3 DECEMBRIE 1940
10 LEI

REALITATEA ILUSTRATA
RI

COLECȚIA

REINHUMAREA RĂMĂȘIȚELOR PĂMÂNTEȘTI ale CĂPITANULUI Decenvirilor și Nicadorilor

Impresionantul cortegiu parcurgând Bulevardul Brătianu spre Casa Verde.

REPREZENTANȚII PUTERILOR ALIATE LA CASA VERDE

Dela stânga spre dreapta: D. Wilhelm Fabricius, ministrul Reichului german, D. Horia Sima Vice-Președ. al Consiliului și Comand. Mișcării Legionare; Gauleiterul van Bohle, conducătorul germanilor din străinătate, D. Baldur von Schirack, Reichsleiter și Reichstathalter al Vienei, D. General Ion Antonescu Conducătorul Statului Român, D. Pellegrino Ghigi, Ministrul Italiei la București.

VIZITA DOMNULUI GENERAL ANTONESCU LA BERLIN

1. La sosirea în gara Berlin, domnul general Antonescu, Conducătorul statului și președintele consiliului de miniștri, este salutat de dl. von Ribbentrop, ministrul de externe al Reichului.

2. Delegația română aflată în străinătate s'a înșiruit pe peronul gării Berlin, făcând o manifestație entuziastă Conducătorului statului nostru. In fotografie: dl. von Ribbentrop, ministrul Reichului, salutând delegația română.

3. Domnul general Antonescu este primit în gara Berlin de către ministrul de externe german, d. von Ribbentrop și mareșalul Keitel, cari fac cuvenitele prezentări.

4. La eșirea din Gara Berlin, domnul general Antonescu este înconjurat de d. von Ribbentrop, mareșalul Keitel precum și de alte personalități germane.

5. Domnul general Antonescu trecând în revistă compania de onoare, după ce a depus o coroană la Mormântul Eroului Necunoscut, din Berlin.

6. Domnul general Antonescu a depus o coroană la Mormântul Eroului Necunoscut. Fotografia noastră îl înfățișează în minutul de tăcere păstrat în fața criptei depe Unter den Linden.

7. Dl. von Ribbentrop a dat o recepție la hotelul Adlon, din Berlin, în onoarea d-lui general Antonescu și Sturdza, ministrul nostru de externe. Dl. genaral Antonescu întreținându-se cu d. von Ribbentrop. In extrema dreaptă, ambasaeorul Japoniei la Berlin, d. Kurusu.

8. Convorbirea dintre domnul general Antonescu și Ministrul de externe german.

REINHUMAREA RĂMĂŞIŢELOR PĂMÂNTEŞTI ALE CĂPITANULUI, NICADORILOR ŞI DECENVIRILOR

DUPĂ DESHUMARE, LA JILAVA

Rudele şi legionarii depun flori pe sicriele Căpitanului, Nicadorilor şi Decemvirilor.

Sfintele oseminte înşiruite pe placa de beton, înainte de a fi depuse în sicrie.

Comandanţii legionari făcând de gardă la sicriul cu rămăşiţele pământeşti ale Căpitanului.

In biserica Sf. Ilie Gorgani.

—

Rămăşiţele pământeşti ale Căpitanului sunt purtate pe umeri de preoţi.

—

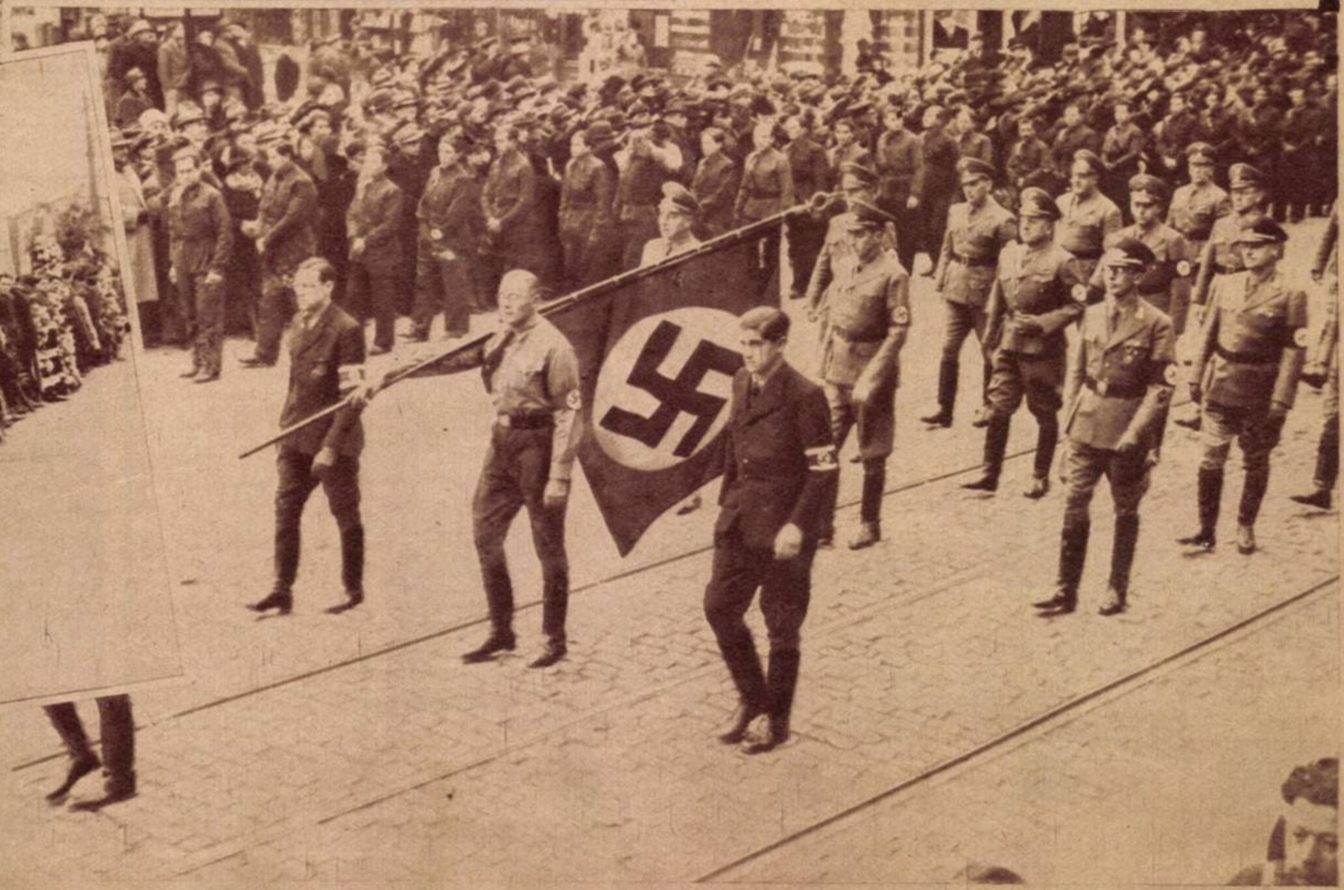
In faţa bisericii: Reprezentantul M. S. Regelui, d. Lt.-col. Erwin Kraus, d. General Antonescu, d. Horia Sima şi delegaţia puterilor aliate.

FUNERARIILE CĂPITANULUI, NICADORILOR ȘI DECEMVIRILOR

Crucile legionarilor martiri înaintea cortegiului.

Troiță vie pe Bulevardul Brătianu.

← Familiile legionarilor martiri urmând cortegiul.



Delegația tineretului german.

Coroane din partea Führerului Germaniei Mari.

La Casa Verde. Sosirea sicrielor.

Cămășile verzi defilând la Casa Verde prin fața sicrielor.

Sicriele martirilor în frunte cu al Căpitanului sunt purtate pe umeri pe cel din urmă drum spre Casa Verde.

Groază de acest scaun? De ce?

Dacă prin îngrijire rațională v'ați întreținut dinții sănătoși, nu veți avea de suferit la controlul dentistului.

Ingrijirea rațională înseamnă îngrijire cu Kalodont! Această pastă cu Oleat sulforicinic îndepărtează cu timpul și împiedică formarea pietrei dentare, cauza atâtor dureri.

Dinții rămân solizi și sănătoși numai dacă nu au piatră.

Tubul mare extrem de convenabil!

KALODONT contra pietrei de pe dinți

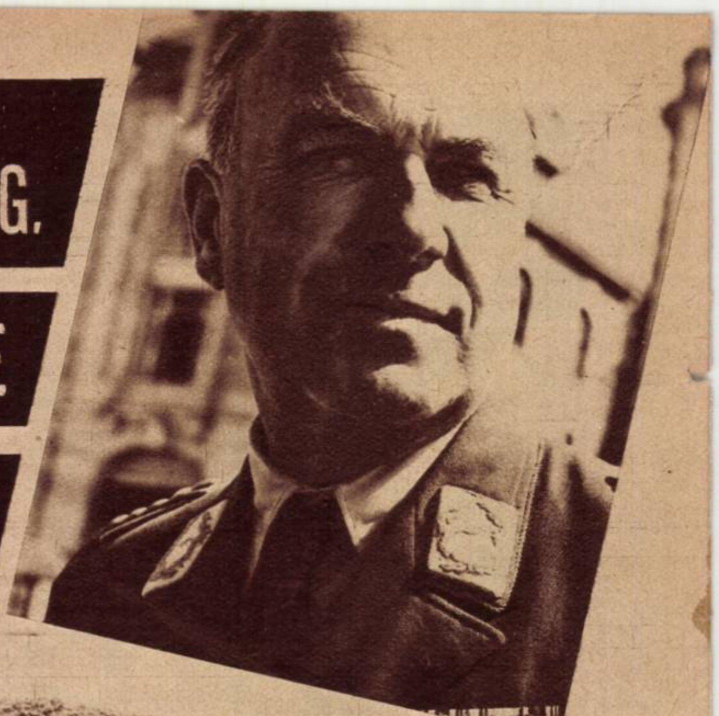
1892

VIN ȘAMPANIE **RHEIN**

O.T

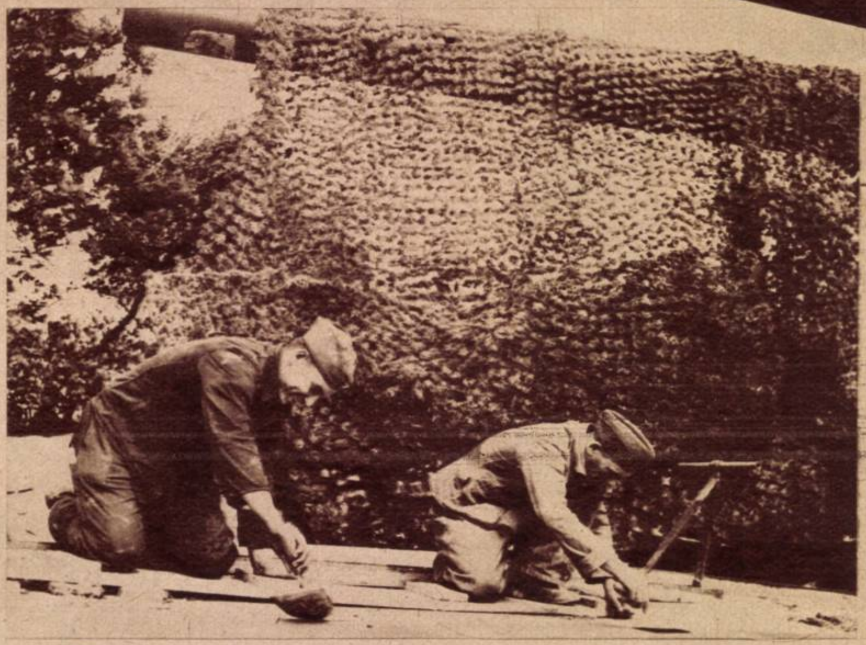
Organizația Todt

ORGANIZAȚIA D-RULUI ING. TODT, CONSTRUEȘTE PE COASTELE FRANCEZE

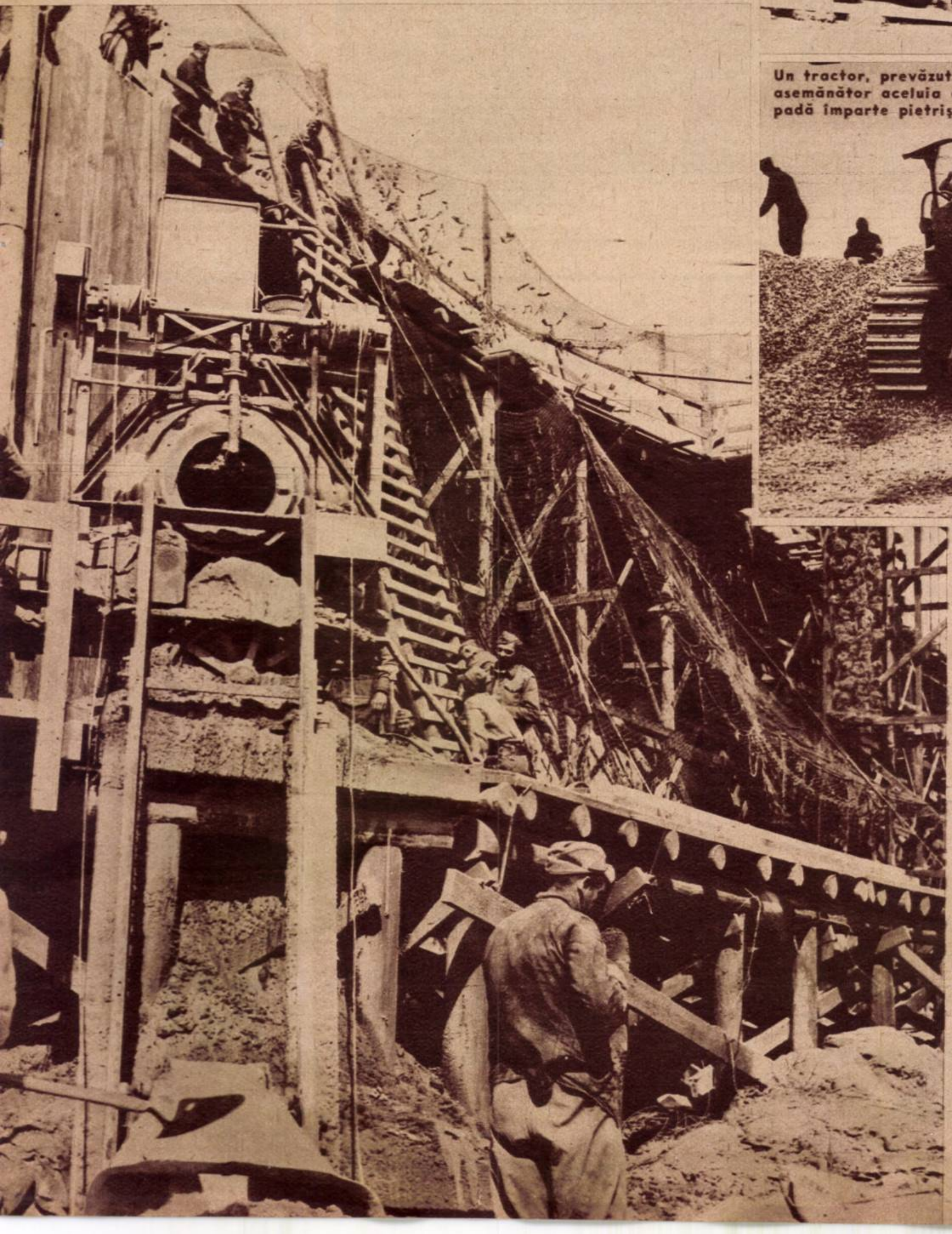


DUPĂCE au fost construite autostradale germane, care au lungime de aproape 6000 de kilometri și aceasta în decurs de numai 5 ani, toată lumea s'a gândit la omul care a realizat acest măreț plan al Führerului: Dr. Ing. Todt. Acest genial și neobosit lucrător a devenit de atunci realizatorul voinței Führerului în diferite direcții. Adolf Hitler a ordonat construcția liniei Siegfried, cea mai gigantică fortăreață a tuturor timpurilor. Intr'un timp cât se poate de scurt granița Reichului, dela frontiera Elveției și până la Mare, în dreptul Olandei, trebuia să devină un șir neîntrerupt de cupole și de cazemate. Linia aceasta trebuia să zdrobească orice atac al dușmanului care ar fi vrut să năvălească în țară. Fortificațiile acestea dispuneau de un armament atât de puternic, încât a le atăca ar fi fost o curată nebunie.

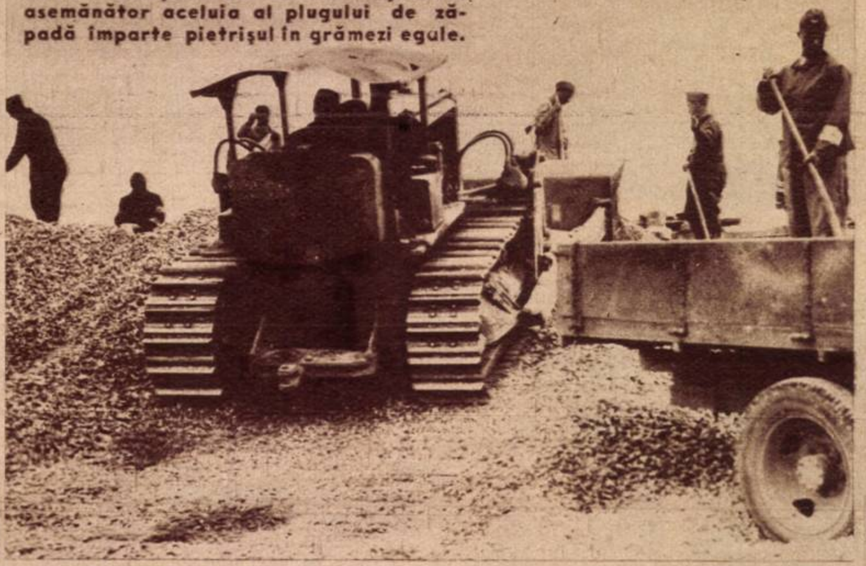
Timpul, în care această gigantică lucrare trebuia isprăvită, era cât se poate de scurt. Evenimentele politice grăbiau și mai mult această execuție. Doctorul Todt, realizatorul rețelei de autostrade a Germaniei, a primit de la Führer misiunea de a executa această uriașă operă. Numai construcția zidului Chinezesc se poate asemăna în proporții cu această lucrare. Au fost mobilizați sute de mii de lucrători, specialiști și auxiliari. Lucrările pregătitoare au fost executate într'o cadență accelerată. După puțin timp betonul a început să fie turnat, iar înăuntrul



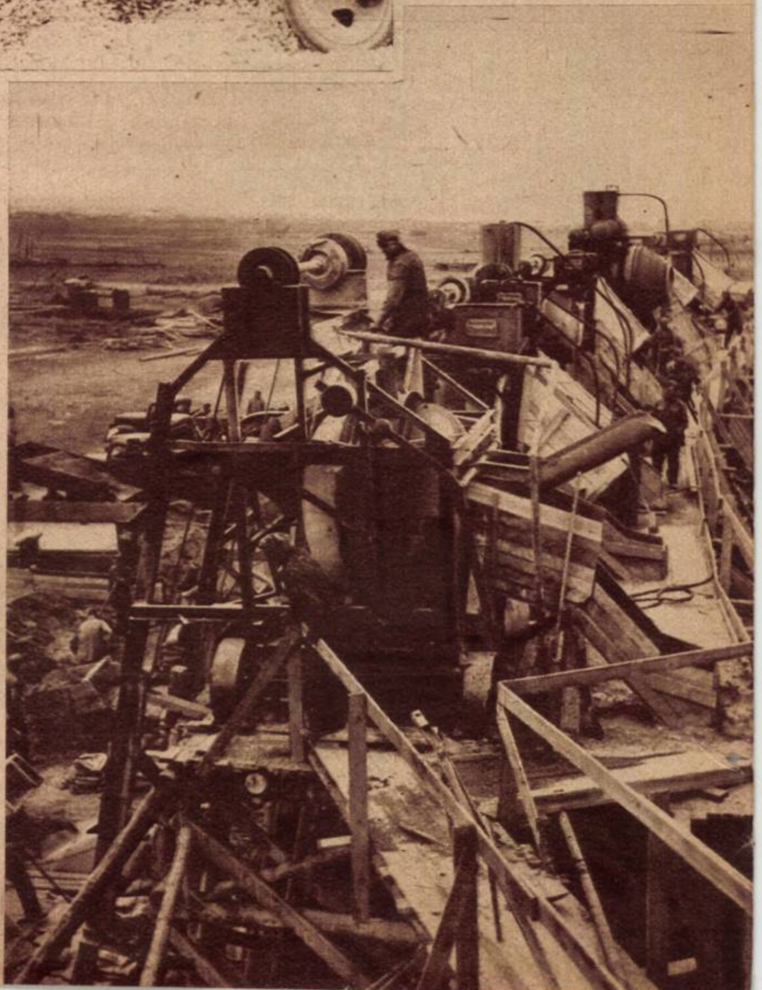
Se mai dă cu mistria pe ici, pe colo apoi totul este terminat. Oamenii cu haine bune vor fi schimbați de cei îmbrăcați în feldgrau. In fund un tun greu și-a îmbrăcat pelerina de camuflaj și este gata să tragă.



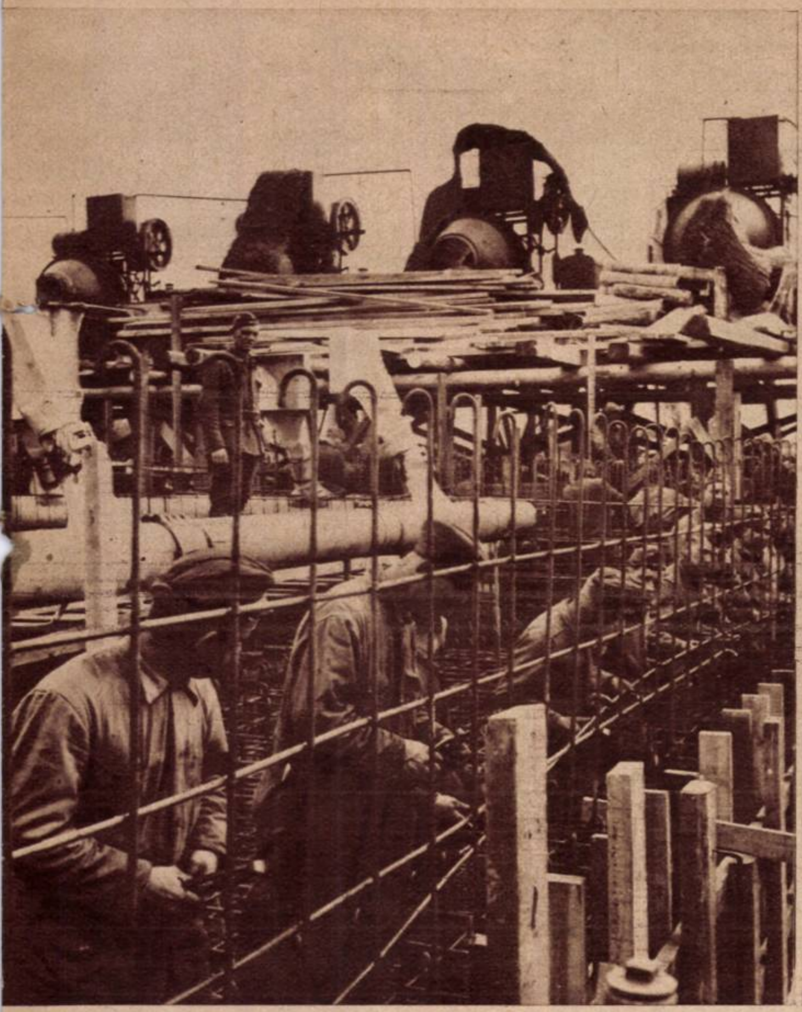
Activitate mare la betonaj. Cu cât șantierul este mai mare, cu cât camaflajul este mai serios.



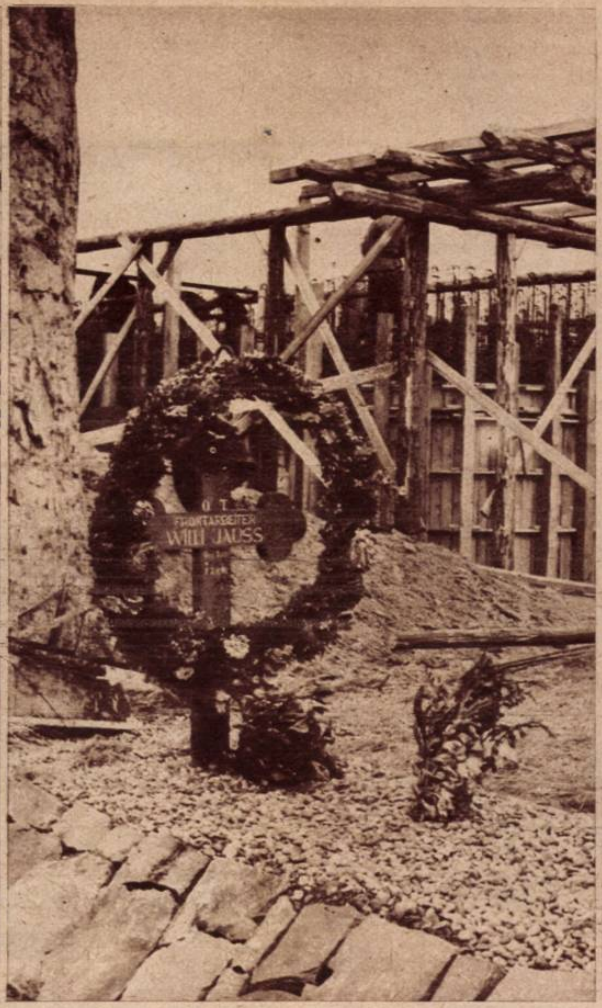
Un tractor, prevăzut cu un dispozitiv, asemănător aceluia al plugului de zăpadă împarte pietrișul în grămezi egale.



Oameni și mașini pe front. Activitate și larmă mare este pe acest șantier camioanele aduc materialul pe-o parte, iar vagonetele aduc cimentul pe cealaltă parte. Peste câteva săptămâni liniștea cea mai deplină. Pe întinsul acestei câmpii se va ridica doar o colonie singuratică.



Cârligele de fier sunt așezate. Mașinele așteaptă să toarne betonul.



Căzut la datorie. Un lucrător din O. T. se odihnește pentru totdeauna, aci în apropierea schelelor. Camarazii i-au pus flori pe mormânt.

Și aceste mașini lucrează pentru victorie. O macara uriașă este instalată.

O baie răcoritoare este binevenită pentru acești harnici muncitori.

Lucrătorii din O. T. prestează un serviciu asemănător cu acel al soldaților de pe front. Cu o zi înainte nu era nimic aici. După 24 ore terenul este pregătit și zidarii pot începe lucrul lor.

acestor formidabile ziduri a început să se așeze materialul de război. Tunele au răsărit pretutindeni. Brâe de obstacole anticar. Zidul de beton și de oțel era gata. Adolf Hitler putea acum să ia deciziunile lui.

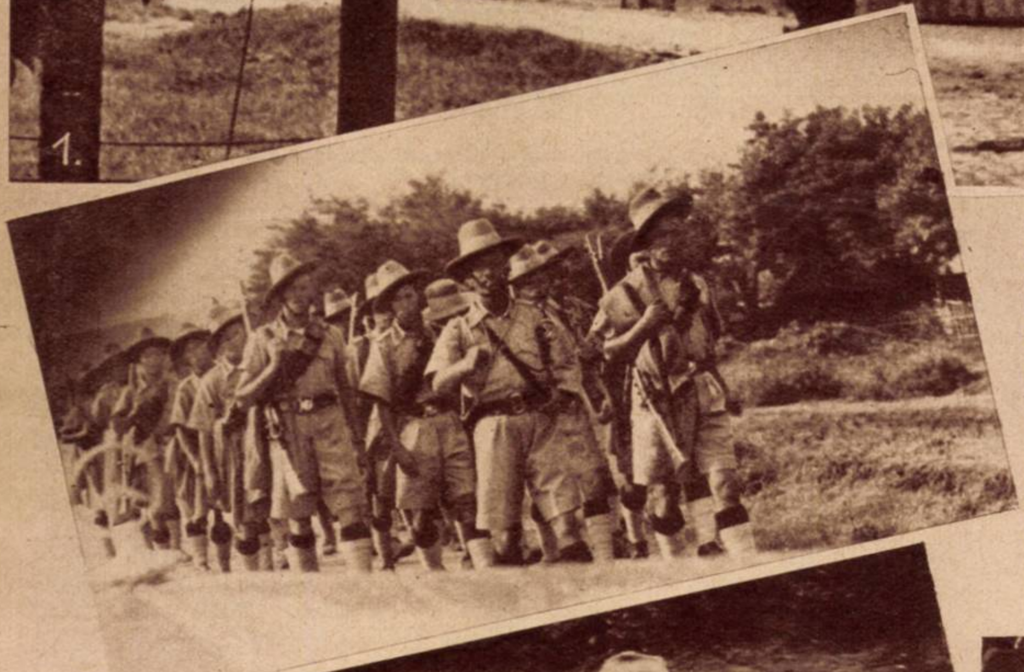
Soldații germani au locul harnicilor lucrători, dar opera nu era încă terminată. S'au făcut lucrări suplimentare. Linia a fost prelungită. S'au făcut dubluri, tripluri chiar. Organizația Todt a ființat mai departe. Era nevoie de un aplasament pentru o baterie cu tragere lungă ? O. T. execută lucrarea într'o clipă. Organizația aceasta își desfășura activitatea în regiunea frontului. Nu odată câte un muncitor din O. T. a căzut la datorie, cu fața la dușman, așa ca și ostașul care luptă cu arma. Lucrările continuau și sub focul inamic. Muncitorii din O. T. erau niște adevărați eroi.

A început războiul de mișcare. Oamenii din O. T. au mers după trupe: în Belgia, în Olanda, în Franța, pretutindeni. Au construit poduri noui, au reparat pe cele stricate, au repus în stare de funcțiune gări și aerodromuri, ușurând misiunea pionerilor. Prezentul reportaj fotografic arată activitatea organizației Todt pe coasta franceză, unde membrii continuă neobosiți munca lor de pioneri. Pionerii din O. T. iată o organizație pe care comandamentul german poate să se sprijine.

1.

O NENOROCIRE CARE SE INTÂMPLĂ DES: ARCURILE S'AU STRICAT

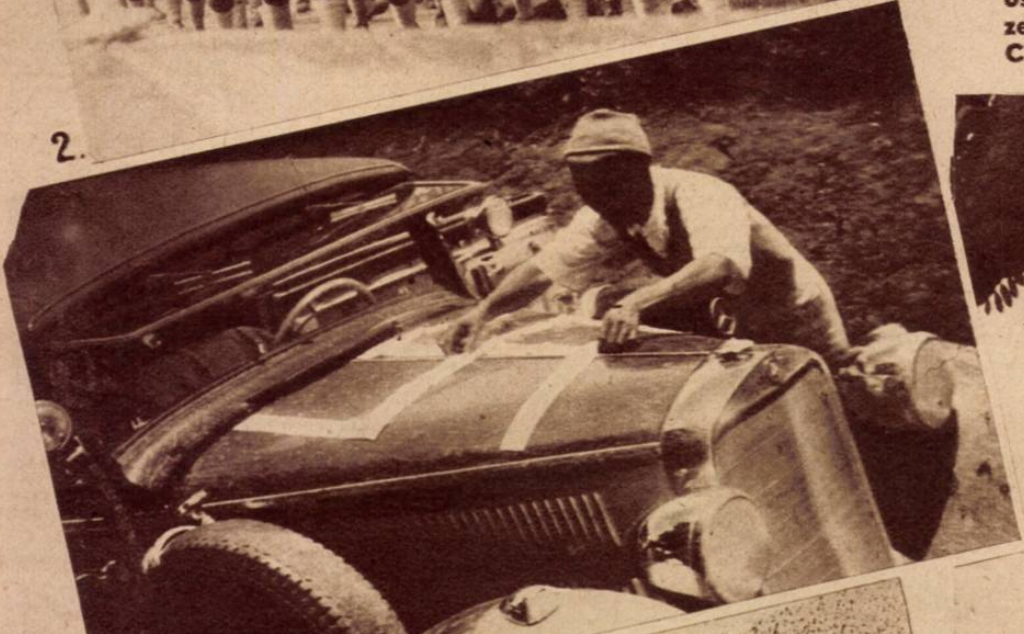
Dar se cunoaşte leacul: trunchiuri de copaci le vor înlocui. →



2.

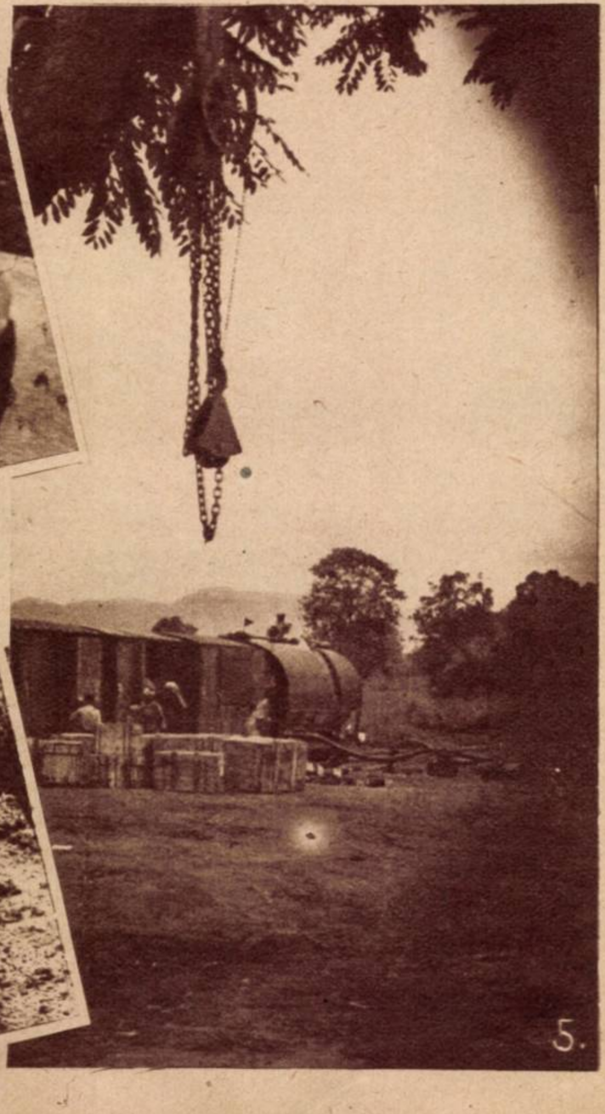
Se spune că din ziua în care primii călători au ajuns în apele golfului Bengal, europenii au căutat un drum mai scurt pentru a pătrunde în China evitând strâmtoarea Malaca şi coasta chineză. Acest drum a fost găsit prin Birmania. Dar din 1900 şi până la izbucnirea ostilităţilor chino-japoneze comerţul Republicei Cereşti prin Birmania a

Dru



3.

4.



5.

VEDEREA DRUMULUI SPRE BURMA

1. Acum Englezii au deschis drumul spre Burme, — ultimul mijloc de comunicaţie al Chinei cu marea — şi imediat aviaţia japoneză l-a bombardat cu succes. Fotografiile pe cari corespondentul nostru le-a luat pe drumul Burmei, imediat după începerea războiului şi cu toată stricta interzicere a Englezilor, ne-au sosit aci după un interval de câteva luni.

TRUPE BRITANICE PĂZIND DRUMUL SPRE BURMA

2. Zi şi noapte se întâlnesc patrule în regiunea de frontieră dintre Burma şi China.
Trupele acestea sunt compuse din indigeni ai statelor independente pe cari Anglia a ştiut să-i dreseze pentru scopurile sale.

IN TERITORIU CHINEZ: TOATE AUTOMOBILELE STRAINE POARTĂ O INSIGNĂ DE SUVERANITATE.

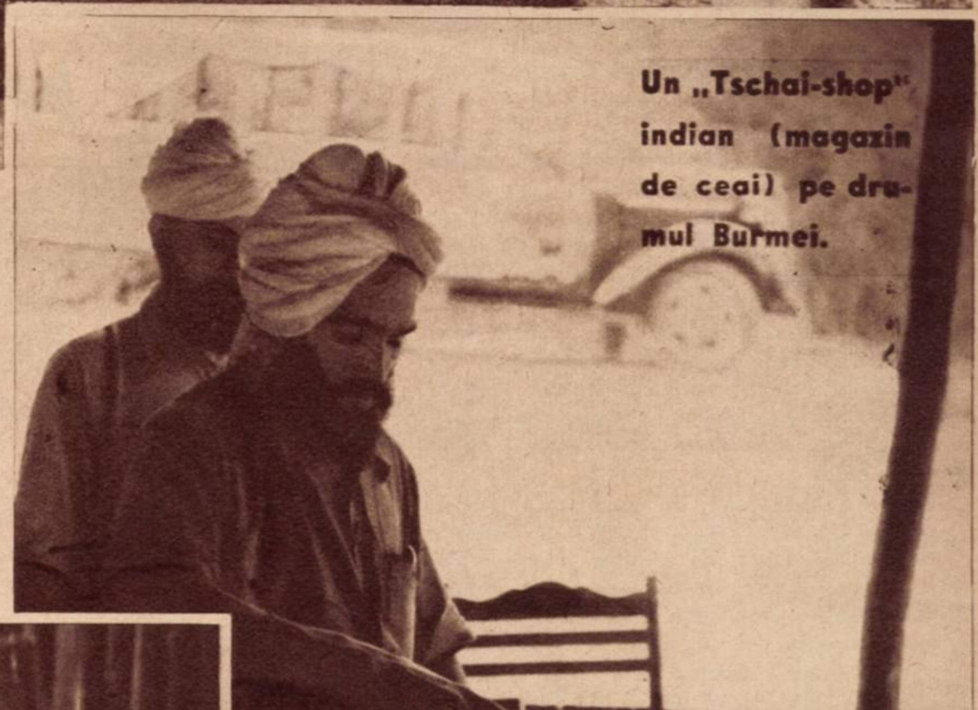
3. Servitorul burmez aplică svastica pe capota automobilului corespondentului nostru, semn de recunoaştere pentru avioanele japoneze cari, pe vremea aceea, ca şi acum, bombardau neîncetat drumul spre Burma.

ULTIMA ȘANSĂ DE A LUA BENZINĂ...

„La Lashio, mașina trebuia aprovizionată cu bidoane de benzină. Deacolo până la Kunming, o distanță de aproape 900 kilometri, nu se mai întâlnesc nici depozite de benzină și nici hoteluri.

aania

fost de prea mică importanță. Și abia în 1937, când Japonezii au blocat întreaga coastă chineză, guvernul mareșalului Ciang Kai-Shek a început construirea unei linii ferate, la sud-vestul țării. Din Decembrie 1936 până în Martie 1938 chinezii tăiară drumul dela Tali până la granița birmană, la Namkam, și-l deschiseră traficului pe o lungime de 750 kilometri.



Un „Tschai-shop" indian (magazin de ceai) pe drumul Burmei.

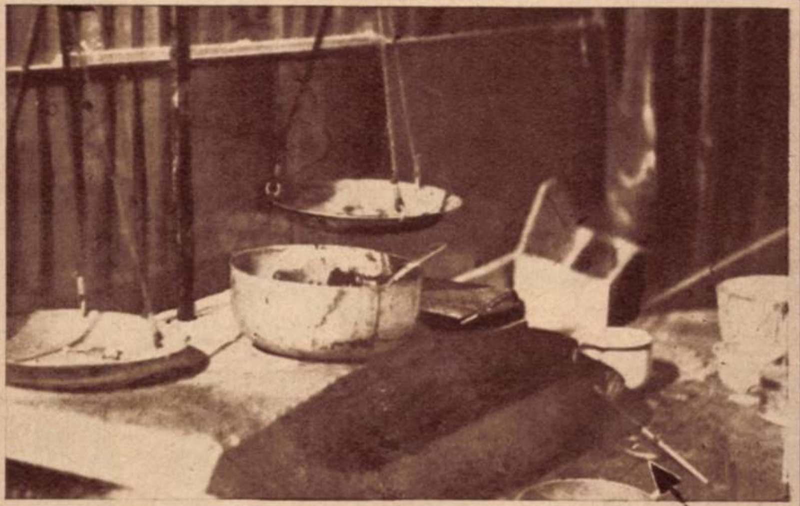
O FOTOGRAFIE TIPICĂ A DRUMULUI SPRE BURMA: COOLII REPARÂND, PROVIZORIU DRUMUL CARE A FOST DESFUNDAT DE PLOI.

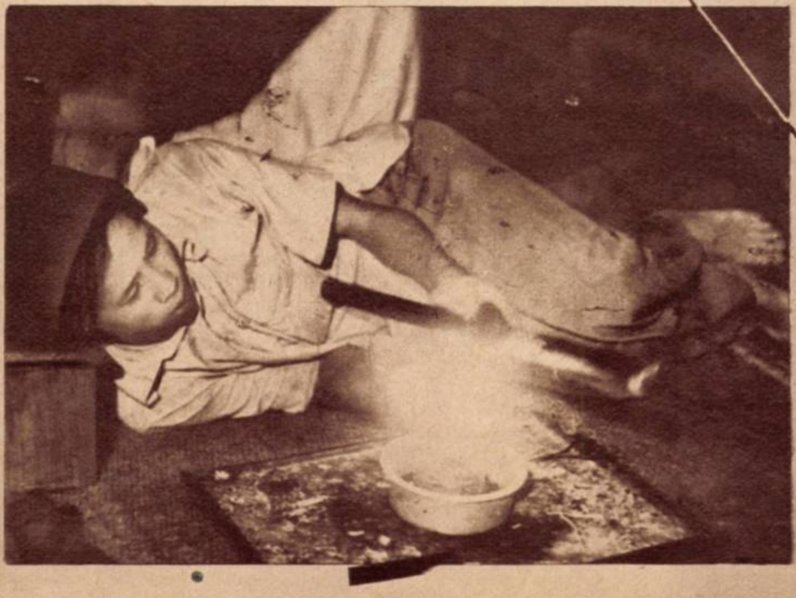
4. In vreme ce chinezii au construit o stradă asfaltată, rezistentă intemperiilor, partea engleză dinspre Leshio și până la frontieră e mai mult decât primitivă. Englezii fac totul pentru a oscunde acest fapt in ochii lumii întregi când mai ales luarea de fotografii. Cu toate acestea, corespondentul nostru ocazional a reușit să ia câteva cari ne-au sosit după luni de zile.

INSTALAȚIILE PENTRU INCĂRCARE ȘI DESCĂRCARE SUNT FOARTE PRIMITIVE IN REGIUNEA ENGLEZĂ.

5. Drumul, paralel cu acela care duce la Burma, se termină la Lashio (începe la Rangoon). Toate posibilitățile de transfer se mărginesc, precum se vede, la o macara legată de un arbore. Traficul principal al Burmei în China depinde prin urmare de drumul Burmei pe care Anglia, din necesități politice, îl poate bara sau deschide.

6. Transporturi de muniții chinezești, dela Lashio la Kunming, camuflate în autocare.





BEȚIA OPIUMULUI CU CAȚIVA GOLOGANI

Eftenirea prețurilor s'a făcut intr'adins pentru ca fiecare să se poată servi de otrava atât de vătămătoare. Fotografia noastră arată un cântar pentru opium.

O VICTIMĂ A MANIEI DROGURILOR

Populația e complet istovită de acest lux primejdios.

Opium!

ISTORIA ROMANŢATA A UNEI ARME MODERNE

COMUNICATELE depe fronturi ale taberelor aflate în conflict ne-au familiarizat cu termeni noui. Mai ales în domeniul aviaţiei au fost lansaţi termeni, cari pentru foarte mulţi sunt de neînţeles. S'a vorbit şi s'a scris în ultima vreme despre avioanele de bombardament în picaj şi articolele de ziare şi reviste au căutat să explice calităţile acestei arme de o eficacitate îngrozitoare.

S'a gândit însă cineva să arate cum a fost creat avionul de bombardament în picaj, teribilul „Stuka" ? In primul rând, trebue să dăm o lămurire în legătură cu numele armei. Cuvântul „Stuka" vine dela „Sturzkampf", adică luptă în picaj.

Creatorul aparatelor de bombardament în picaj este inginerul *Pohlmann*, din uzinele „Junkers". Legătura cu aviaţia a inginerului datează de foarte multă vreme. In timpul ultimului răsboi, Pohlmann a intrat ca voluntar în arma aviaţiei şi în anul 1915 pilota un aparat de bombardament care a fost doborât de artileria antiaeriană britanică. Pilotul, grav rănit a fost internat într'un spital din Anglia de unde a fost eliberat abia la finele conflictului.

După răsboi aviaţia germană a trecut printr'o criză grea. Cauzele sunt cunoscute. Spre a nu-şi părăsi ocupaţia favorită, inginerul Pohlmann s'a dedicat sborului pe planoare, iar în 1926 îl găsim angajat la uzinele „Junkers" în calitate de inginer constructor.

S'ar putea spune că 1926 a fost anul de naştere al avioanelor de bombardament în picaj. Intr'o zi, inginerul Polmann se duse după terminarea lucrului să vizioneze un film de aviaţie. Era vorba de o bandă trucată, care prezenta tocmai un sbor în picaj. Fostul luptător din timpul răsboiului mondial îşi aminti de greutăţile pe cari le-a întâmpinat în cursul misiunilor sale şi o idee îl străfulgeră: să creeze o maşină care să lanseze bombele din sbor vertical, astfel încât toate piedicile inerente bombardamentului obicinuit să fie eliminate tocmai prin acest lucru.

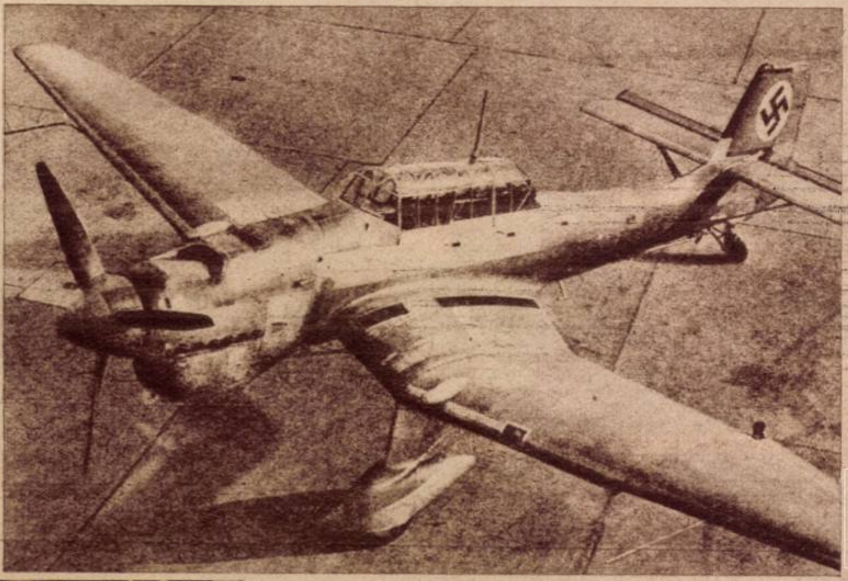
Pohlmann nu era omul care să părăsească o idee. Din acea zi începu să calculeze toate datele cari ar fi putut privi construirea avionului.

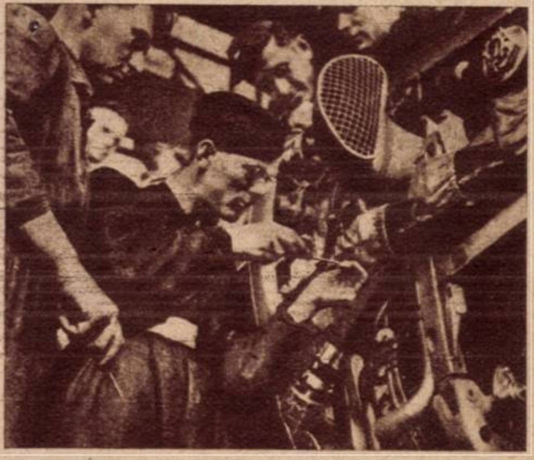
Un avion de bombardament în picaj nu putea fi însă construit peste noapte. Nu era greu să construeşti aparatul care să reziste formidabilei presiuni a aerului în cădere, dar era nespus de greu să faci astfel încât viteza să nu sporească peste limita îngăduită, dată fiind viteza avionului şi puterea de atracţie a pământului. Şi, apoi, se mai punea o problemă: aceea a materialului omenesc care să se servească de aceste aparate. Trecerea din sborul orizontal în sborul în picaj, deci implicit şi schimbarea vitezei de sbor, pune la grea încercare trupul o-

Cel mai nou model: „Junkers 88".

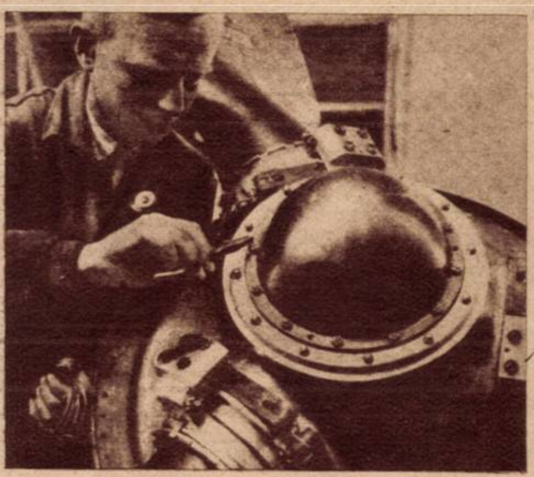
In atelier, maestrul dă ultimele indicaţii.

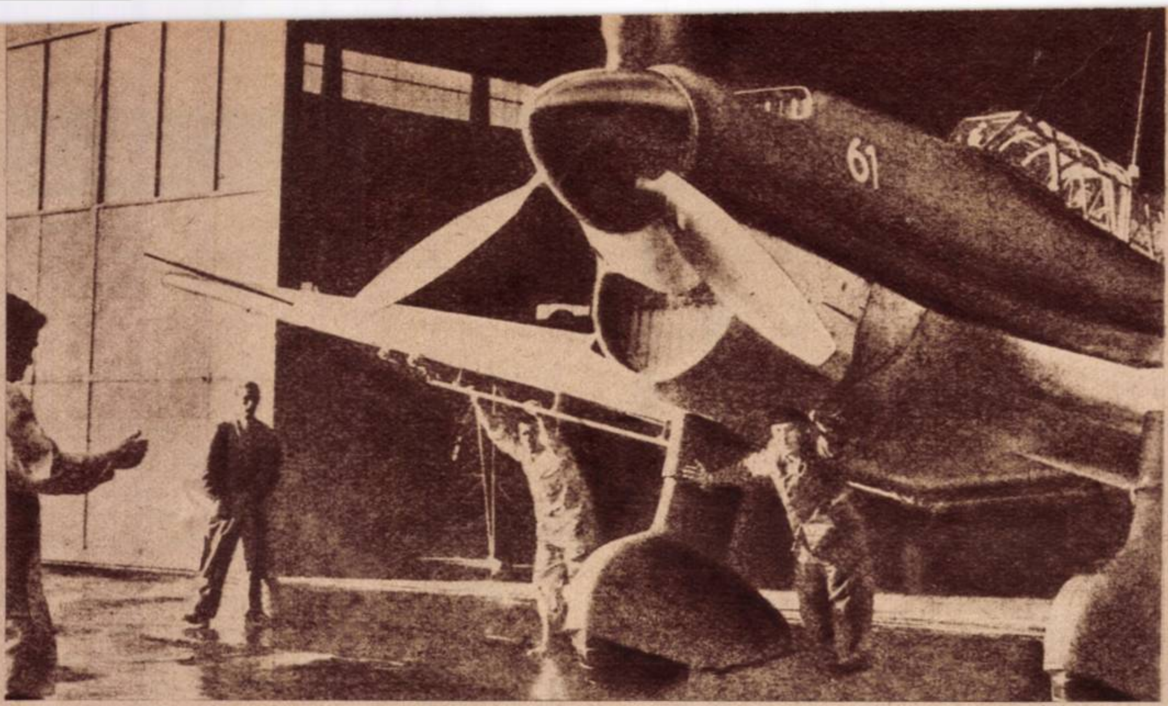
Constructorul avioanelor „Stuka": Herman Pohlmann.


Primul tip al avionului de bombardament în picaj: „Ju 87".


Se face ultima revizie a motoarelor.

Controlul definitiv al elicei.





Complet pus la punct aparatul „Stuka" e scos din uzină și trimis spre câmpul de mișcare.

menesc. Nu de mult, într'un articol publicat în această revistă, arătam cari sunt efectele sborului în picaj asupra organismului omenesc. Circulația sângelui este turburată, aducând succesiv congestii și leșinuri, luând pilotului controlul avionului.
Această problemă a fost rezolvată de Pohlmann într'un chip genial. Aparatul „Junkers 87", primul destinat sborului de bombardament in picaj, a fost dotat sub aripi cu niște frâne aerodinamice, care nu îngăduie aparatului nici chiar în cădere depășirea unei anumite viteze, dincolo de care materialul n'ar mai putea rezista.
Dar aceasta n'a fost suficient. Câți piloți sunt capabili ca în timpul amețitoarei căderi, într'o singură sutime de secundă să ia hotărârea de a redresa aparatul la timp? Și această fațetă a problemei a fost rezolvată. In timpul picajului rolul pilotului este redus aproape la nimic.
Să presupurem că un pilot la bordul unui avion de bombardament în picaj obsearvă la oarecare distanță de locul unde se află un obiectiv. El fixează exact datele situației lui în raport cu obiectivul, apoi pune în funcțiune un aparat fin de orologerie, un pilot automat, care intră în acțiune îndată ce începe sborul in picaj. Pilotul își propune, spre exemplu, să lanseze bomba asupra obiectivului abia atunci când se va afla la 600 sau la 3000 metri peste obiectiv. In consecință, își pune la punct aparatul ca lansarea bombei să se facă de la înălțimea dorită, iar avionul să se redreseze automat imediat după aruncarea proectilului. In tot timpul picajului pilotul nu trebue să aibă altă grijă decât pe aceea ca obiectivul să nu iasă afară din vizor.
Este interesant de relevat, că creatorul aparatului de bombardament în picaj nu vrea să pară cu orice preț singurul om care a avut această genială idee. Intr'un interview acordat unui gazetar străin, a arătat că odată cu el s'a mai gândit cineva în Germania, la crearea unui asemenea aparat și anume actualul general Udet, cunoscutul campion aviatic și un as al aviației germane de răsboi din timpul răsboiului modial. Generalul Udet preconiza și el crearea unei mașini extrem de maniabile, care să lanseze bombele din sbor vertical, iar nu orizontal.
Câtă vreme a trebuit spre a se crea avionul de bombardament în picaj? Greu de răspuns la o asemenea întrebare. Fiecare piesă în parte a trebuit să fie studiată și adaptată noilor nevoi. Pentru fiecare piesă au fost necesari ani de zile de muncă în laborator și uzină și zeci de oameni s'au străduit să le perfecționeze. Ar trebui să totalizăm toți acești ani de frământare și de muncă spre a ajunge la un rezultat mai aproape de adevăr. Și aceasta este foarte greu!

O FRUMOASĂ FAPTĂ CREȘTINEASCĂ

Subsecția tipografică „Cuvântul" a botezat Duminică 24 Noembrie 1940, cinci copii din diferite cartiere. Printre copiii botezați unul era în vârstă de 7 ani, altul de 8 ani, iar altul de 12 ani.

Constipațiile cronice și îndărătnice

precum și indigestiile pot fi înlăturate prin Leo-Pills, laxativul cu compoziție pur vegetală, care dă un rezultat excelent și fără dureri. Chiar la o folosire mai îndelungată nu produce obișnuință. Cumpărați deocamdată o cutie mică.

In cutii de 20 și 60 pilule.

Leo-Pills Laxativ

Vederea marilor uzine din Aachen,

Valea Minelor

METALURGIA și nascocirea mașinei cu vapori au dat cărbunelui fosilă o importanță uriașă. Fără cărbune, n'am avea metalele de bază după cum n'am avea nici trenuri, nici vapoare și nici mașini. Puterea industrială și comercială a lumii se bizuie, în întregime, pe cărbune. Petrolul încearcă acum să detroneze acest suveran negru al economiei mondiale, dar n'o va putea face decât în parte și anume doar ca generator de energie motrice; încolo, cărbunele își va păstra triumfal rolul său de produs-chee, singurul capabil a transforma minereul de fier în fier pur, etc.

MĂRUL DISCORDIEI

E de ajuns să citim următoarele date statistice pentru a revela importanța durabilă a cărbunelui: în 1935 s'au scos din măruntaele pământului un miliard o sută treizeci milioane tone de cărbune!

Cine deține monopolul acestei materii de vitală importanță? Statele Unite, Marea Britanie, Germania și U. R. S. S.-ul, în ordinea enumerării. Mai sunt și alte țări cari posedă zăcăminte de cărbune, dar în proporții atât de reduse, încât sunt nevoite să mai importe. Astfel stând lucrurile vă puteți închipui că și pentru cărbune s'au dat lupte înverșunate. Bogatele zăcăminte ale Manciuriei, spre exemplu, se numără printre cauzele primordiale ale războiului ruso-japonez dela 1904. Aceasta o confirmă următorul episod:

La sfârșitul secolului trecut, Manciuria, regiune chineză, suferi o puternică invazie rusă. Planul Țarului era să pună mâna pe minele ei de cărbune, fier, amiant, etc. Dar Japonia sta și ea de veghe. Nu se opuse contra penetrației pacinice, a imigrației ruse, dar de minele chinezești nimeni nu trebuia să se atingă! Acesta era un lucru pe care Țara lui Soare Răsare nu-l putea îngădui. Și cu cât Rusia stăruia în acțiunea sa cu atât Japonia devenia mai amenințătoare. Bazinul acesta minier deveni fatalmente mărul discordiei. Armatele celor două țări învrăjbite se fixară în regiunea Cu-Hang, adică în valea Minelor.

Dar în 1898 nici Japonia și nici Rusia nu se gândeau încă la războiu. Fiecare dintre aceste două state își făcea iluzia că ar putea câștiga partida prin șiretlic. Dar soarta rezervă unei mici chinezoaice rolul de a spulbera orice tentativă.

FEMEEA CARE NU MAI ȘTIE SĂ RÂDĂ

Asta are însă un atecedent. In 1872, o hoardă de briganzi năvăli în sătucul Ting, la gura văii Cu-Hang și jefui populația dedându-se la acte de o nemai auzită ferocitate. Un minier chinez, care trăia în acest sat cu fiica sa *Tsubaky*, în vâzstă de 15 ani, încercă să scape de furia briganzilor baricadându-se în casă. Dar bandiții sparseră ușa și năvăliră peste ei. Căpetenia acestora, faimosul *Yu Mu-chin*, îl ucise pe minier trăgându-i un glonte în frunte, apoi încercă s'o necinstească pe Tsubaky. Nefericita copilă opuse rezistență, își înfipse unghiile în fața galbenă a brutei, sfâșiindu-i o sprinceană. Turbat de furie, Yu Mu-chin vru s'o ucidă, dar sosirea neașteptată a unui detașament de trupe rusești îl puse pe fugă. Trecură ani dela aceastâ întâmplare și Tsubaky rămase singură, trăia în sărăcie. Tragedia a cărei eroină fusese îi lăsase săpată pe chip tristeța nețărmuită. Oamenii de prin partea locului îi spuneau „O-Tsubakylin", adică femeea care nu surâde. In 1896 un inginer rus care lucra la minele din vale, o cunoscu și se îndrăgosti de ea. Omul acesta se numea *Dimitri Kurvieff*.

Acestea sunt antecedentele. In 1898, Rusia înscenă comedia despre care vorbeam mai sus. Ea trimite guvernului Chinez o notă protestând „împotriva prezenței armatelor japoneze în valea Cu-Hang". In realitate, era vorba de niște bandiți de rând, însă Rusia vroia să trimită trupe la Cu-Hang și să ocupe valea militărește. Guvernul Chinez, indiferent la tot ceeace se petrecea în îndepărtata vale a Manciuriei, nu găsi altceva de făcut decât să transmită nota mai departe Japoniei, care se indignă peste măsură. Niciun soldat de al Împăratului nu fusese trimis într'acolo. Dar Rusia stărui și într'o bună zi firele telegrafului transmiseră știrea unei ciocniri sângeroase, ce se produsese la gura văii Cu-Hang.

Trupele ruse se loviseră de trupele japoneze! In lupta ce se încinsese, Japonezii fuseseră copleșiți și puși pe fugă, lăsând în mâinile noastre — spunea nota informativă rusă către guvernul chinez — douăzecișiunu de soldați și patru ofițeri, printre cari căpitanul *Dumai!* Ciocnirea avusese realmente loc. Dar Japonia protestă cu energie spunând că soldații ruși se bătuseră cu niște bandiți de rând, chinezi... Atunci cine este căpitanul Dumai? Presat de Japonia, guvernul chinez ordonă viceguvernatorului Manciuriei să se ducă la Ting, în capătul zonei cu pricina, pentru a ancheta.

Rusia nu se lăsă impresionată de aceasta. Vice-guvernatorul chinez veni și-l interogă pe Dumai...

ACUZAREA...

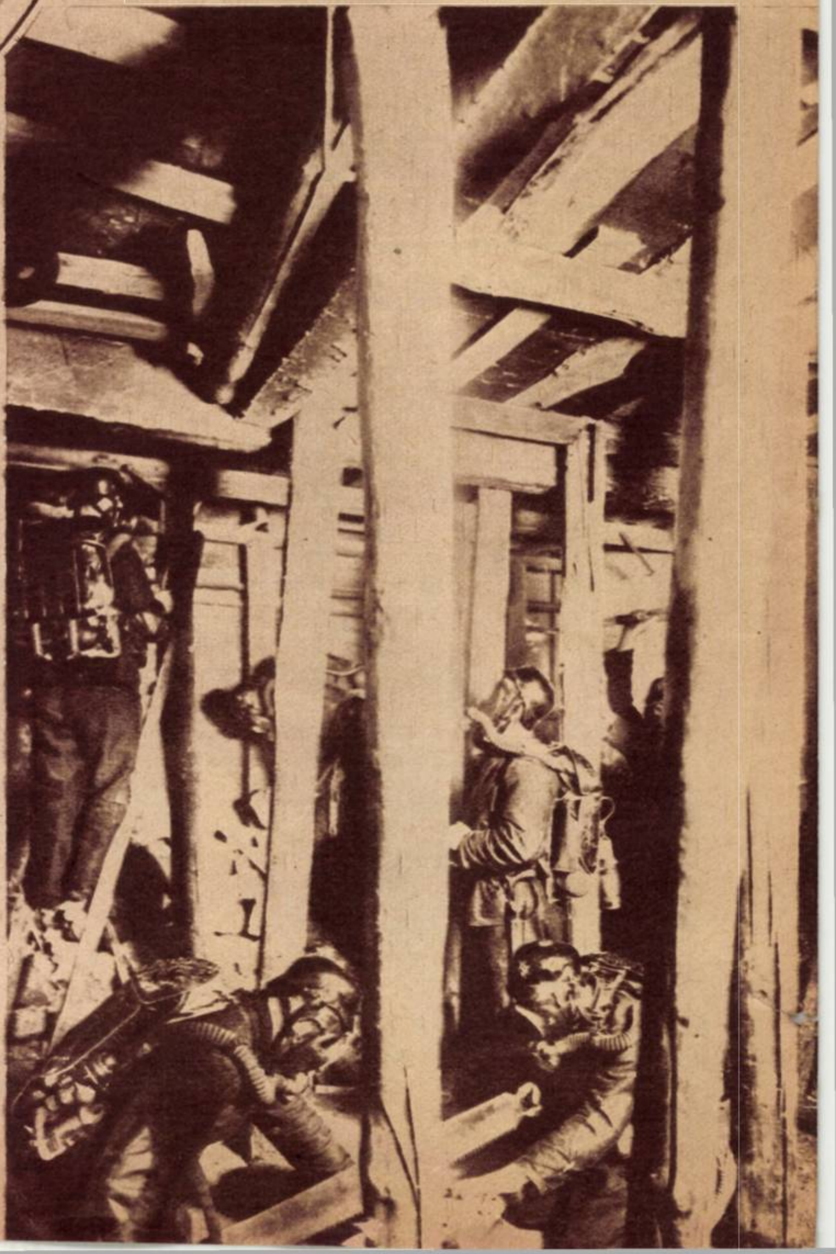
In „hu-tai" (sau sala judecătorilor) tixită de mineri sunt aduși cei patru ofițeri japonezi. Atmosfera e incordată. Cel mai calm dintre toți este vice-guvernatorul, un chinez mic și uscățiv, care din miopie sau somnolență, stă cu ochii aproape închiși. E interogat Dumai. Căpitanul înaintează surâzând. Este un bărbat masiv și vulgar. Chipul său bărbos are ceva crud și animalic. El vorbește continuând a surâde.

— Sunt căpitan în armata japoneză, spune el. Recunosc că am pus la cale cu oamenii mei o lovitură împotriva minelor din Cu-Hang. Proectul acesta este exclusiv din inițiativa noastră și guvernul japonez nu are absolut niciun...

Se vede cât de colo că recită fraze învățate pe dinafară. Ori cum însă, el nu mai poate continua. Un strigăt ascuțit de femee îi acoperă glasul. Două brațe se agită în aer, colo în mulțimea minierilor... Ochii vice-guvernatorului se deschid deabinelea. Ce s'a întâmplat? Mișcare în mulțimea care se despica în două făcând loc unei tinere chinezoaice care înaintează cu brațele ridicate și chipul palid. E Tsubaky. Fata întinde arătătorul spre căpitanul Dumai.

— Yu Mu-chin! Yu Mu-chin! strigă ea convulsiv. Omul acesta este Yu Mu-chin banditul!... El l-a ucis pe tatăl meu! recunosc!... Are sprinceana ruptă! Eu i-am sfâșiat-o!

(Continuare în pagina 15-a)



Interiorul unei mine de cărbuni. Pompierii lucrează la desgroparea unei galerii prăbușite.

Pitoreasca localitate Sefron.

Tangerul și problemele lui

ORAȘUL marocan Tanger, situat pe coasta Atlanticului, la o mică distanță de intrarea în Marea Mediterană, și deci de Gibraltar, a fost aproape continu obiectul interesului internațional; iar astăzi el este mai mult decât oricând pe primul plan al preocupărilor politice și aceasta din motivele pe cari le vom arăta mai jos.

Intâiul, constă în faptul că zona Tangerului, până ieri internațională, a fost ocupată la 14 Iulie 1940 de trupele spaniole aflate sub comanda colonelului *Segura*, delegat al înaltului comisar spaniol din Maroc.

Un alt motiv pentru care Tangerul se află pe planul interesului internațional constă în faptul că în acest oraș s'au refugiat sute de cetățeni evacuați din Gibralter de asprimile războiului și că de aci pornesc știrile privitoare la rezistența fortăreței engleze.

Zona Tangerului se întinde pe 372 de kilometri pătrați și e populată cu 60.000 de locuitori dintre cari 46.000 se află în oraș. Europenii sunt în număr de 16.000.

Tangerul are o istorie milenară care începe din legendă; se pretiude că acolo a avut loc lupta dintre *Hercule* și gigantul *Anten*, și că acesta, ucis de erou, a fost înmormântat pe colina Ciarf, care e una din cele șapte coline ale vechiului oraș fondat de Fenicieni. După Fenicieni, au fost în Tanger Cartaginezii, apoi Romanii care-l numeau *Tingis* și care i-au dat o lungă perioadă de prosperitate.

Romanilor le-a urmat în veacul al VIII-lea, musulmanii asiatici care-l stăpânîră vreme îndelungată.

In anul 1471 Tangerul deveni portughez, apoi spaniol reveni apoi portughezilor, iar în anul 1671 intră în stăpânirea englezilor cari astfel puneau pentru prima oară piciorul în Mediterana. Intr'adevăr în acel an principesa portugheză *Caterina de Bragonza*, aducea ca zestre, soțului ei Carol II rege al Angliei, printre altele și stăpânirea Tangerului.

Totuși englezii au stat numai câteva decenii ca stăpâni ai Tangerului, în care timp au putut cunoaște valoarea strategică a acestei baze care, întărită ar putea controla mai bine decât Gibraltarul trecerea din Atlantic în Mediterană și vice-versa.

Englezii au fost deprimați de clima toridă a Tangerului și oarecum înspăimântați de ostilitatea pe care o întâmpinau dio partea băștinașilor astfel ei îl abandonează în anul 1683.

Luptele parlamentare din Anglia, cari făceau imposibilă înțelegerea primejdiilor și avantajelor comune, au determinat comiterea acestui act politic eronat. După părăsirea Tangerului de către englezi, orașul a fost ocupat de musulmani, și de atunci face parte din imperiul Marocan.

Luptător marocan

Sultanul Marocului îndreptându-se spre locul de rugăciune.

Vedere din Tanger

Prin urmare, din 1780 Tangerul a fost reședința Consulilor străini, cari reprezentau pe lângă sultan interesele țărilor europene.

Cu vremea, Tangerul sfârși prin a se desintegra de Maroc când această țară trecu sub stăpânirea Franței și Spaniei.

Caracterul economic al Tangerului, care rezida într'o numeroasă reprezentanță diplomatică ce exprima interese economice și politice tot atât de numeroase, a trebuit să dea naștere regimului internațional, din 1863, prin care se dădu orașului și zonei un regulament internațional, inaugurat prin actul dela Madrid, din anul 1880. In afară de aceasta, prin convențiile din 1865 și 1897, Anglia, Franța, Italia, Austria, Spania, Statele-Unite, Olanda, Portugalia, Elveția și Norvegia au realizat un consorțiu pentru construirea și administrarea unui far și a unui semafor lângă capul Spartal, care face parte din zona Tangerului.

Pe măsura trecerii timpului, Tangerul deveni centrul oficiilor administrative cu un caracter internațional, astfel că prin Conferința dela Algosiras, din 1906, se recunoaste această situație de drept și de fapt, dându-se zonei Tangerului un regim specific.

La această Conferință au participat 13 stat, printre cari cele mai importante din Europa și astfel s'a încheiat actul dela Algosiras.

Deci în anul 1905, cu consimțământul Sultanului din Maroc, Tangerul deveni o zonă în care reprezentanții diplomatici ai diferitelor aveau în comun drepturi de interbenție și de administrație.

(Continuare în pag. 15)

Doamnă

CA SĂ FIȚI FRUMOASĂ, TREBUE SĂ ȘTIȚI SĂ VĂ PĂSTRAȚI CALMUL. — CE TREBUE SĂ FACEȚI CA SĂ VĂ PUTEȚI INVINGE „NERVII".

SUNTEȚI mereu nervoasă. Nu-i nimic extraordinar, am putea spune chiar că e ceva normal, în aceste timpuri agitate. Chiar acelea dintre noi care știu să se stăpânească și să fie mereu optimiste, incep și ele să se resimtă de frământarea care domnește în întreaga lume. Enervarea este o stare extrem de neplăcută și voi încerca să vă ajut spre a vă elibera din ghiarele ei...

Vom incepe cu tratamentul fizic, căci pentru început vă va fi mult mai ușor să influențați asupra stării dv. fizice decât asupra moralului.

HIDROTERAPIA

Intrebuințarea apei este foarte importantă în cazurile când vreți să recăpătați echilibrul nervos. Nu este vorba de a face băi calde sau reci, laolaltă. Când oboseala nervoasă vă face să simțiți acea greutate în ceafă, acea crispare interioară atât de neplăcută, cel mai bun remediu când n'ai posibilitatea să chemi imediat un maseur este un duș sau piston.

Dozați apa la o temperatură destul de caldă, dați drumul dușului și așezați-vă sub el, în așa fel încât să vă cadă pe ceafă; pentru a nu obosi capul, rezemați-l de zid și lăsați apa să vă curgă pe ceafă și spate, 4 sau 5 minute, după care veți simți o destindere și un calm foarte plăcut. Dacă nu aveți acasă un duș muiați în apă caldă un burete mare și apăsați-l pe ceafă.

Rămâne ca dv. singure să vă convingeți dacă dușul rece, imediat după cel cald, vă face bine. In cazuri de nervozitate extremă, vă sfătuiesc să renunțați la dușul rece. Cu atât mai bine dacă neavând duș acasă veți turna apa caldă printr'un burete care o va lăsa apoi să se prelingă dealungul coloanei vertebrale, să găsiți pe cineva care să toarne apa căci cu cât veți sta în repauz mai absolut, cu atât efectul apei va fi mai mare.

Un burete mare, îmbinat cu apă rece și stors pe ceafă, vă va destinde nervii, vă va reda buna dispoziție.

Respirați! Respirați! La fereastra deschisă, ținând brațele întinse și umflându-vă pieptul.

Din contra, dacă nervozitatea vă va cauza o depresiune reală, dacă vă veți simți fără curaj și somnoroasă, după o noapte de insomnie, dușul sau pistorul rece va face minuni. Trebuie luat imediat după ce v'ați dat jos din pat, când corpul mai este încă fierbinte. Nu vă ștergeți cu un prosop ci frecați-vă energic trupul cu podul palmei. După asta, culcați-vă și respirați calm și profund, timp de câteva minute. Nu aspirați numai cu plămânii ci și cu capul; adică, vă veți gândi în acelaș simp că aspirați, prin aerul curat, calmul și energia necesară unei zile de sbucium. Aceste metode de autosugestie sunt foarte eficace în cazuri de nervozitate. Dacă sunteți nervoasă înseamnă că sunteți sensibilă și din moment ce sunteți sensibilă, autosugestiile vor fi imediat adoptate de subconștientul dv.

Apa joacă un rol important și în cazurile de insomnie nervoasă. Imediat după ce v'ați desbrăcat frecați-vă trupul cu o mânușă de baie, îmbibată cu apă rece; muiați-o des în apă, căci e foarte important ca ea să fie cât mai rece. Dupăce a-ți frictionat tot trupul, ștergeți-vă cu un prosop uscat și culcați-vă. Nu încercați să citiți înainte de a adormi respirați profund până ce simțiți că vă năpădește o căldură plăcută și somnul va veni. Am observat că după această fricțiune dacă încerci să citești, nu mai vine acea căldură plăcută de care vorbeam mai sus, spiritul nu vi se concentrează asupra ideii somnului și iată insomnia care se reinstalează...

O ceașcă de lapte cald și foarte dulce, băut în pat, ajută la somn.

Există și anumite exerciți de cultură fizică bune pantru a aduce somnul celor cari l-au pierdut. Toate figurile cari au influențe asupra coloanei vertebrale și a marelui simpatic.

Iată-l pe cel mai ușor: în pat, bine întinsă pe spate, îndoiți-vă în așa fel încât trupul dv. să formeze un arc de cerc, proptit numai în cap și tocul tălpilor. După ce ați stat în această poziție timp de câteva secunde, recădeți în pat, cu cea mai mare moliciune posibilă. Repetați această mișcare de douăsprece ori și veți fi mirate de somnul profund care vă va cuprinde.

ALIMENTELE

Chestiunea alimentară este foarte importantă, în cazuri de enervare. Fiți gentile cu dvs., înșivă servindu-vă cu lucruri dulci, prăjituri și din în când faceți-vă cinste cu câte un pahar de vin dulce. Nu vă preocupați de siluetă, în aceste vremuri de

Merle Oberon, femeia care are darul de-a nu fi niciodată nervoasă, pe lângă care frământările și necazurile trec ca orice întâmplare banală.

enervare. Uitați de ea, căci în cel mai rău caz nu vă veți îngrășa decât cu câteva grame. Nu mâncați prea mult la mesele de prânz și seara; în schimb luați ceva pe la 5 după amiază. Aproape toți nervoșii au o depresiune la această oră, care provine numai din nevoia de a se alimenta... Este foarte important să nu înghițiți mâncarea ci s'o amestecați bine. Cu cât veți mânca mai repede cu atât veți fi mai nervoasă. Este indicat ca în timpul mesei să evitați orice discuție sau subiect care știți că vă enervează.

In timp ce mâncați, trupul și spiritul dv. sunt în stare receptivă. Dacă vă veți hrăni cu noutăți proaste în acelaș timp cu friptura, rezultatul va fi o digestie rea ale cărei consecințe vor fi resimțite de sistemul dv. nervos și vor aduce cu ele o rea stare morală.

TRATAMENTUL MORAL

Dacă sunteți enervată, am observat că există două metode care vă vor ajuta să vă regăsiți calmul și voiciunea. Ori căscați, ori râdeți.

A căsca înseamnă a vă provoca acea stare de toropeală care să vă atragă spre pat, la somn. O plimbare în aer curat poate da acest rezultat. Eu recomand să citiți o carte plictisitoare: aceasta este mai higienic și mai comod — nu mai o nevoe să vă deplasați.

A râde este și mai ușor: duceți-vă la un film vesel sau citiți o carte vioaie cu subiect humoristic. In general, căutați să vă distrați: unii preferă un sport oarecare, alții o muzică bună. O bună prietenă a mea, de exemplu, îmi spune că singurul lucru ce-o poate distra, dacă e nervoasă și singură acasă, sunt peștișorii ei roșii pe care-i poate privi minute întregi cum evoluiază în borcanul lor imens, așezat deasupra divanului-studio. Fiecare dintre dv. este datoare să găsească ceva care să o distragă dela gânduri ce-o enervează.

Doamnele mele, să nu credeți cumva că aceste sfaturi sunt bune numai pentru dv.; ele pot fi ascultate și urmate întocmai de tovarășii dv. soți, logodnici, frați, etc. cari în aceste zile grele suferă aceleași depresiuni morale și câteodată sunt poate mai enervați decât dv.

VALEA MINELOR

(Urmare din pag. 12-a)

Vice-guvernatorul sare în picioare. Sala se umple de vuet.

— Scoateți-o afară pe această dementă. Afară! Afară!

Dar mâna mică îndreptată spre pretinsul căpitan Dumai nu coboară; și Tsubaky, cu gura contractată și ochii scăpărând, repetă acuzația:

— E Yu Mu-chin banditul! Il recunosc! Omul care mi-a ucis părintele!

Apoi își pierde cunoștința și se prăbușește între cei doi soldați cari o scot din sală pe brațe. Dar Dimitrie Kurvieff o auzise. El se afla în spatele vice-guvernatorului, intr'un grup de subofițeri. Repede ca fulgerul, el își trage pistolul dela brâu și-l descarcă în bandit. Yu Mu-chin se pleacă înainte și cu un strigăt gâtuit, cade la picioarele guvernatorului, care pentru a doua oară deschide ochii mari.

Deci, nu armate japoneze ci simpli bandiți chinezi, fuseseră autorii așa zisei lovituri din valea minelor. Yu Mu-chin și oamenii săi se pretaseră la această mistificare urmând a primi în schimb câteva mii de ruble. Marii financiari internaționali din Shanghai fuseseră aceia cari le furnizaseră uniforme japoneze. Dar asta nu se stabili decât cu mult mai târziu.

La epoca anchetei însă, magnații din concesiunea internațională simulară, o mare surpriză cerând scuze Japoniei. Astfel ei trebuiră să-și ia gândul dela bogatele zăcăminte de cărbune. A fost o renunțare definitivă căci mai târziu acele mine căzură în mâinile Japonezilor...

Administrația marelui cotidian francez „PARIS SOIR" publică săptămânal o nouă revistă denumită „7 JOURS"

„7 JOURS"

redă toate faptele săptămânei din Franța și străinatate, precum și o importantă parte literară compusă din povestiri și nuvele. Cititorii „MATCH-ului vor regăsi în „7 JOURS" o parte din rubricile pe cari le apreciau.

TANGERUL ȘI PROBLEMELE LUI

(Urmare din pag. 13)

Marocul era împărțit în trei regiuni: Marocul francez (cu o suprafață de 383.915 k. p. și cu o populație de 6.229.012 locuitori; Marocul spaniol (cu o suprafață de 20.948 k. p. și cu o populație de 795.200 locuitori) și zona Tangerului (373 k. p.) cuprinsă între mare și Marocul spaniol.

In anul 1923 în urma încercării franceze de a lua în stăpânire Tangerul printr'un control general al zonei, s'a stabilit un regim special, prin care se stipula un nou statut între Tanger și Franța, între Spania și Anglia.

Astfel Tangerul a avut un consiliu legislativ internațional de 27 membri (4 francezi, 4 spanioli, 3 englezi 3 italieni, etc.) și o curte administrativă compusă de 4 membri (1 italian, 1 francez, 1 englez, 1 spaniol). Președintele Consiliului legislativ era de drept, reprezentantul Sultanului din Maroc. Poliția se afla sub comandă franceză, jandarmeria sub comandă spaniolă.

Dela 14 iulie, cu ocuparea militară spaniolă, controlul civil și militar al Tangerului, a revenit în mod natural spaniolilor. Dece a hotărât Spania să ia în stăpânire Tangerul?

Din cauză că obiectivele hegemonice anglo-franceze se îndreptau și spre Tanger. In deosebi, Franța voia să ia în stăpânire Tangerul pentru a creea un Condominion anglo-francez la poarta occidentală a Marocului. Anglia, dorea poate să nu schimbe situația zonei, care fiind neutralizată, nu amenința Gibraltarul, și încercă să-și asigure avantaje financiare și juridice mai mari.

La 4 Noembrie anul 1940, Spania și-a spus răspicat cuvântul în așa zisa Chestiune a Tangerului, încorporând zona internațională la Marveul spaniol, în dezavantajul Angliei, care vede astfel ridicându-se în fața Gibratarului o cetate eventual inamică.

In felul acesta problema Tangerului a căpătat o soluție, care, firește, nu e definitivă. Deaceea țările cari aveau interese în zona internațională n'au fost nici consulate și nici nu și-au spus cuvântul.

Problema Tangarului se va soluționa la sfârșitul acestui războiu european, în care treburile combatanților cuprind atât interese politice cât și interese economice mediteraniene.

Togal
TABLETE
suveran la bolile reumatice
și boli provenite din răceli

Aceleași materii prime
Aceiaș bună calitate
Pasta de dinți Chlorodont

„REALITATEA ILUSTRATĂ". Editura „Ziarul" S. A. R. București. Inscrisă sub Nr. 239, Reg. Publ. Periodice la Trib. Ilfov S. I Com. Revista săptămânală tipărită la Heliogravură și un supliment „De toate pentru toți". Redacția și administrația, Str. Th. Masaryk 17, București. Cec Poștal 4083. Red. responsabil: Ionescu T. George (G. R.). Prețul abonamentelor: un an (52 numere) lei 400; 6 luni (26 numere) lei 225; 3 luni (13 numere) lei 120. Anunciurile se primesc la administrația revistei. Plata taxelor poștale în numerar conform aprobării Direcției Generale P. T. T. Nr. 15.585/939.

Curiozități din toată lumea

FETE FRUMOASE IN COSTUME FRUMOASE

Tinere georgiane cântând la mandoline, în timpul unei serbări publice.

ALERGĂRI LA ESHIMOȘI

In momentul când un vapor se oprește la Lake Harbour, în sudul insulei Baffin, femeile eschimoșilor organizează alergări, în felul celor din ilustrația noastră, în semn de bucurie c'au primit vizitatori. Cu toată îmbrăcămintea grea care o poartă, femeile aleargă destul de bine. Cu surâsul pe buze, căpitanul vasului mulțumește pentru onorarea ce i s'a făcut.

„17 ANI, 48 KILOGRAME, ARE LINIE AERODINAMICĂ"

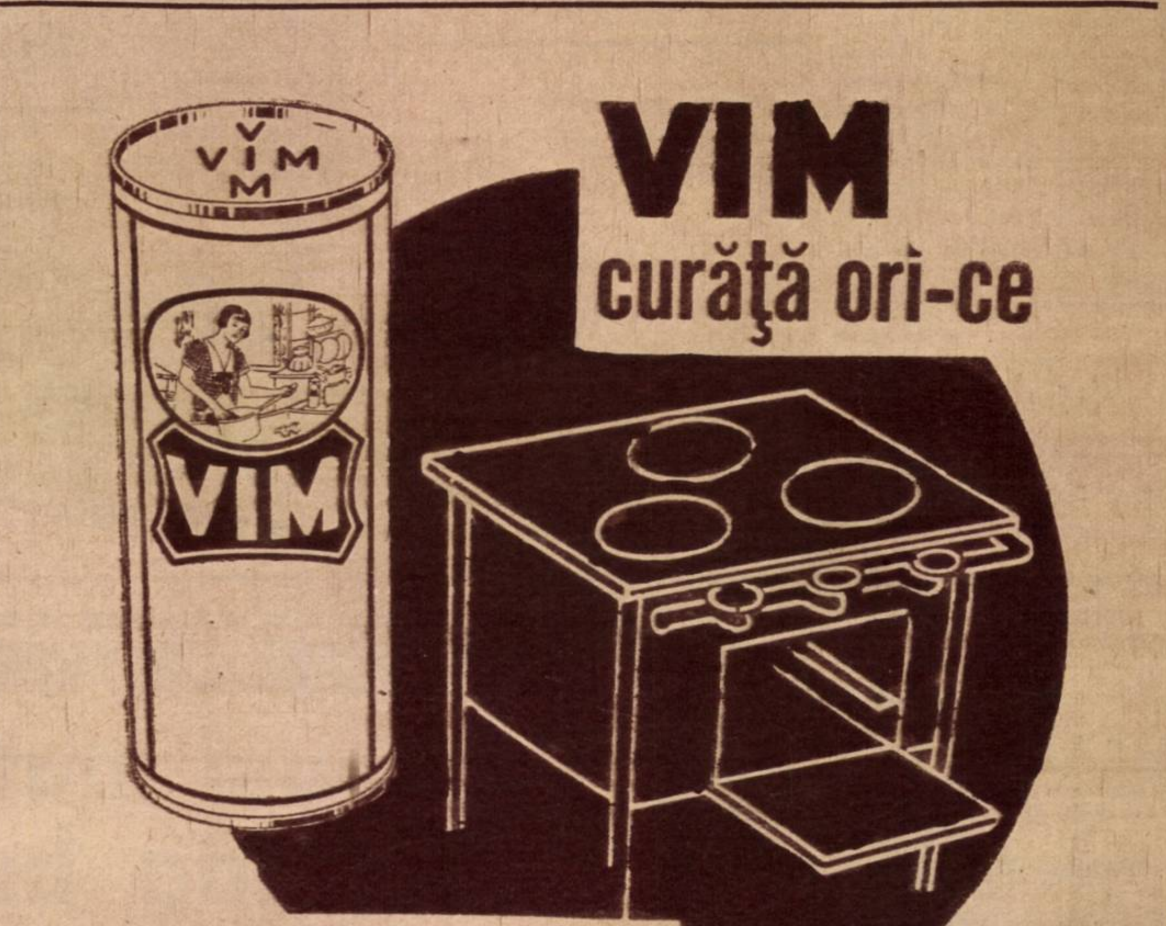
Astfel recomandă americanii pe această micuță californiană, care dovedește o putere neobișnuită pentru vârsta și sexul căruia a aparține. Priviți spre exemplu, fotografia noastră: oricui i s'ar opri respirația cu o asemenea legătură de gât și totuși pe mica atletă californiană se pare că nici n'o jenează.

ZIARUL POPULAR IN JAPONIA

In Japonia se tipăresc comunicatele oficiale și știrile mai importante pe coli întregi de hârtie cari se afișează pe străzi, astfel încât oricine se poate informa, în mod gratuit.

NOUL COMANDANT AL ARMATEI JAPONEZE, IN TIMPUL CEREMONIEI IN FAȚA „DULAPULUI SFANT"

Generalul Gen Sugiyana a fost numit comandant suprem al armatei japoneze. Iată-l în fotografia noastră pregătindu-se pentru tradiționala ceremonie a sfântului Meiji.



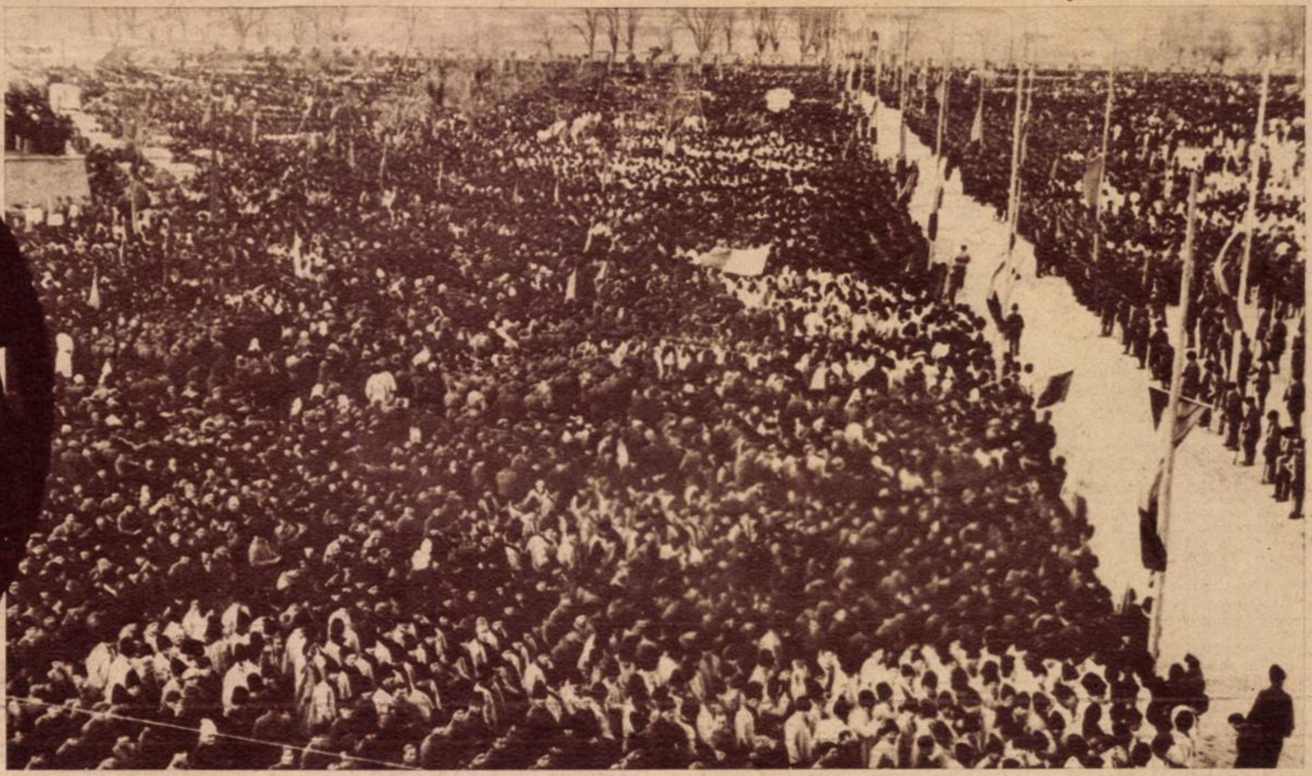
Biblioteca Universității Iași

REALITATEA ILUSTRATA
RI
10 DECEMBRIE 1
10 LEI

COLECŢIA

Un moment solemn al măreţei ma-
festaţii naţionale de la Alba-Iulia:
inţirea şi ţintuirea drapelului
„Uniunea foştilor luptători“ din
1918-1919 --- „Gărzile Naţionale“.

ÎNĂLȚĂTOAREA MANIFESTAȚIE A ROMÂNISMULUI LA ALBA-IULIA



Participanții veniți din toate unghiurile țării, în așteptarea Conducătorului Statului Român.

D. General Antonescu, Conducătorul Statului și Președintele Consiliului de miniștri însoțit de d. Horia Sima, vice-președintele Consiliului de miniștri și Conducătorul Mișcării Legionare, la ieșirea din Catedrală.

Vorbește d. General Antonescu Conducătorul Statului și Președintele Consiliului de miniștri.

Defilarea Moților.

ULTIMELE ACTUALITĂȚI DEPE TOATE FRONTURILE

CONTRA ANGLIEI

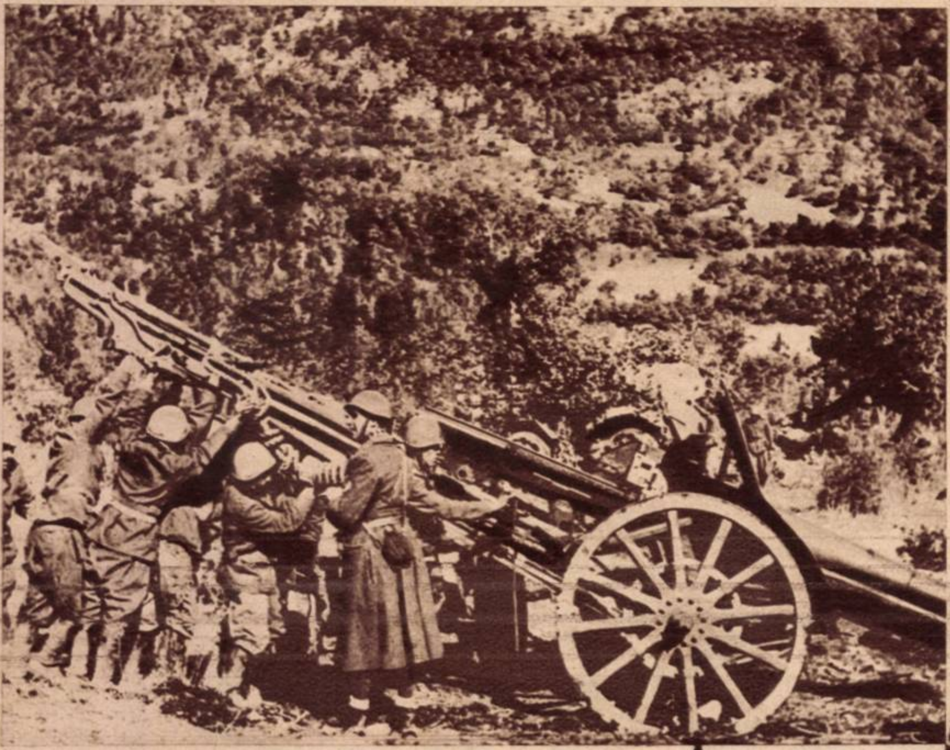
Echipe speciale ale flotei aeriene italiene în plină activitate pe aeroporturile germane din jurul Canalului Mânecii.

GREUTĂȚI IN INAINTAREA ITALIANĂ IN GRECIA

Drumurile sunt barate, însă priceperea proverbială a italienilor le transformă cu foarte mare viteză. In scurt timp, șoselele degajate au ajutat trupelor italiene să înainteze.

ATACURILE AVIAȚIEI GERMANE ASUPRA ANGLIEI

Reîntors dintr'un periculos sbor deasupra teritoriului inamic, locotenentul Mölders povestește cum a decurs atacul, iar superiorul său, maiorul Osterkamp, (stânga), ascultă cu o deosebită atenție.



RESTURILE UNUI AVION BRITANIC DE BOMBARDAMENT

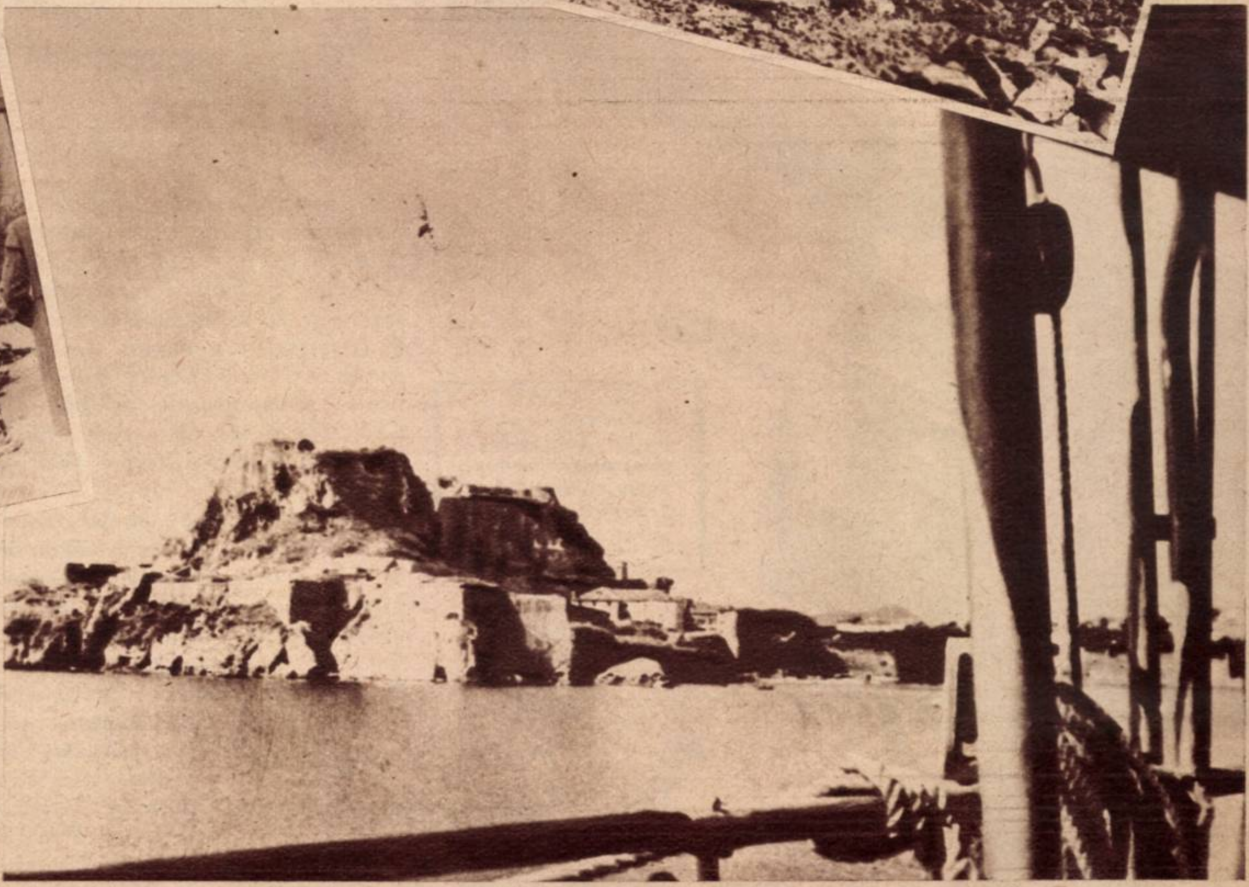
In cursul unui raid aviatic nocturn executat deasupra Germaniei, aviația antiaeriană germană a doborât un avion, iar dintre sfărâmături pilotul a fost scos carbonizat.

TUNURI ITALIENE

depe frontul de lângă Epir, sunt pregătite pentru atac.

FORTIFICAȚIILE DIN CORFU

Portul și înălțimile dela Corakiani au fost țintele repetatelor atacuri ale aviației italiene. In fotografia noastră, insula Corfu, văzută depe bordul unui vas de pescari.



Situația Americei în Oceanul Pacific

AMERICA se înarmează. Miliarde de dolari sunt investite în construcțiuni navale și aeronautice, în armamente terestre și în amenajarea bazelor navale și aeriene. America e despărțită de Europa prin Oceanul Atlantic, iar de Asia, prin Oceanul Pacific. Un Ocean este mai mult decât o linie Maginot și totuși America se înarmează în grabă, în deosebi pe coasta Pacificului.

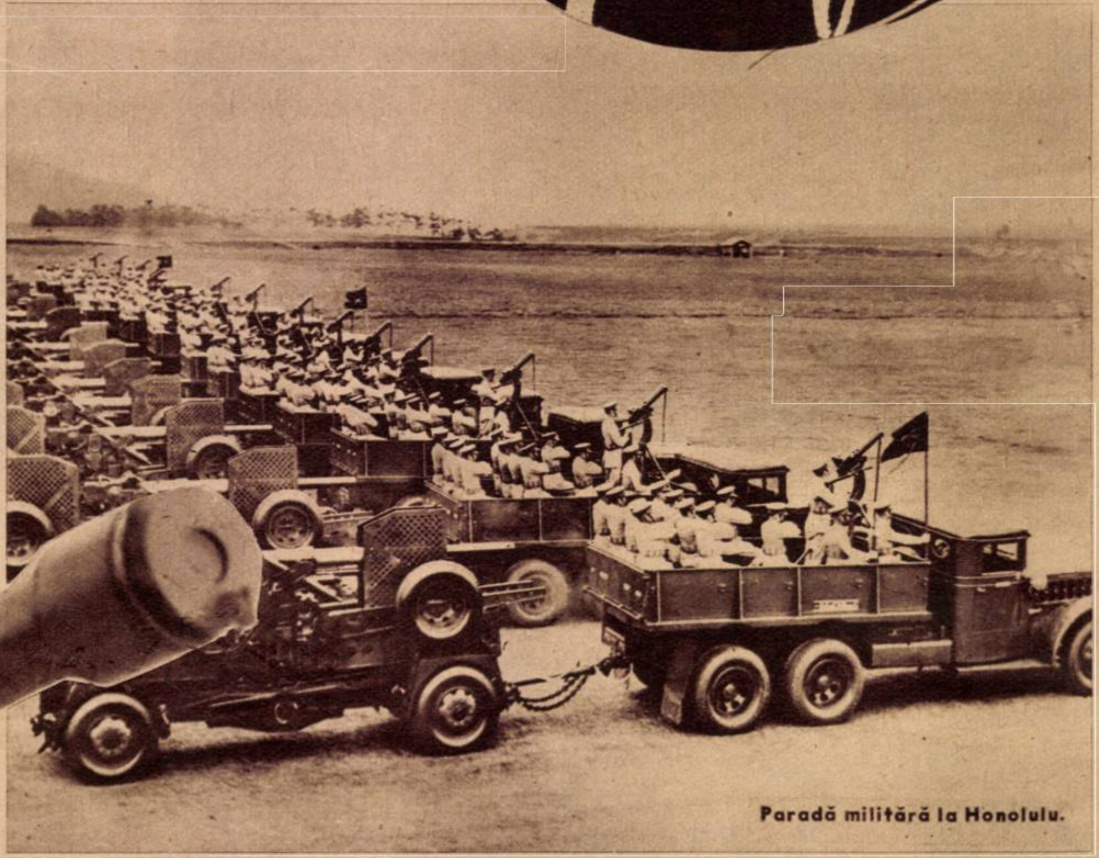
America are vaste interese de apărat în acest Ocean: interese teritoriale financiare, comerciale, interese de felurite naturi. Publicistul american *Gunther* a trasat tabloul intereselor americane, așezându-le pe specii și pe categorii. E un inventar impresionant. Il rezumăm.

1). *Interese teritoriale.* Statele-Unite posedă în Pacific diferite insule: grupul insulelor *Hawai, Guam, Midnay, Wake* și o parte din insula *Samoa. Filipinele* nu sunt incluse în această listă căci controlul american asupra lor se va termina în 1946 conform legii *Tydings Mc. Duffie.* Recent, Statele-Unite și-au asumat împreună cu Anglia, un sistem de control asupra insulelor *Cantou* și *Enderbury,* din grupul Fenici.

2). *Protecțiunea naționalilor.* Aproape șase mii de cetățeni americani trăiesc în China și opt mii în Japonia. Apoi, mai sunt numeroși americani în Filipina și în Indiile Olandeze.

3). *Investiții.* In această privință este foarte greu să se prezinte cifre, căci acelea cari există diferă, între ele. Totuși investițiile americane în China pot fi evaluate la 250.000.000 dolari, iar acelea din Japonia la 300.000.000 dolari. Pe măsură ce Japonia înaintează în China, oportunitatea investițiilor în Orient devine mai limitată. Totuși cele 700.000.000 de dolari investite în Extremul Orient reprezintă numai 60% din investițiile americane în străinătate.

4). *Interese comerciale,* In 1938 exportul american în China s'a ridicat la 35.000.000 dolari, iar importul din China la 47.000.000 dolari. Exportul în Japonia a atins cifra de 240.000.000 de dolari, în timp ce importul din acea țară, în majoritate format din mărfuri de mătase și bumbac, a fost de 126.820.000 dolari. Exportul american Japonia consta în deosebi din material de război, ca mașini, fier și petrol.



Paradă militară la Honolulu.

„Ajutorul pe care Statele Unite l'au dat prin exportul de material de războiu Japoniei, apare ca o anomalie evidentă având-se în vedere amiciția tradițională americană pentru China" — remarcă *Gunther.*

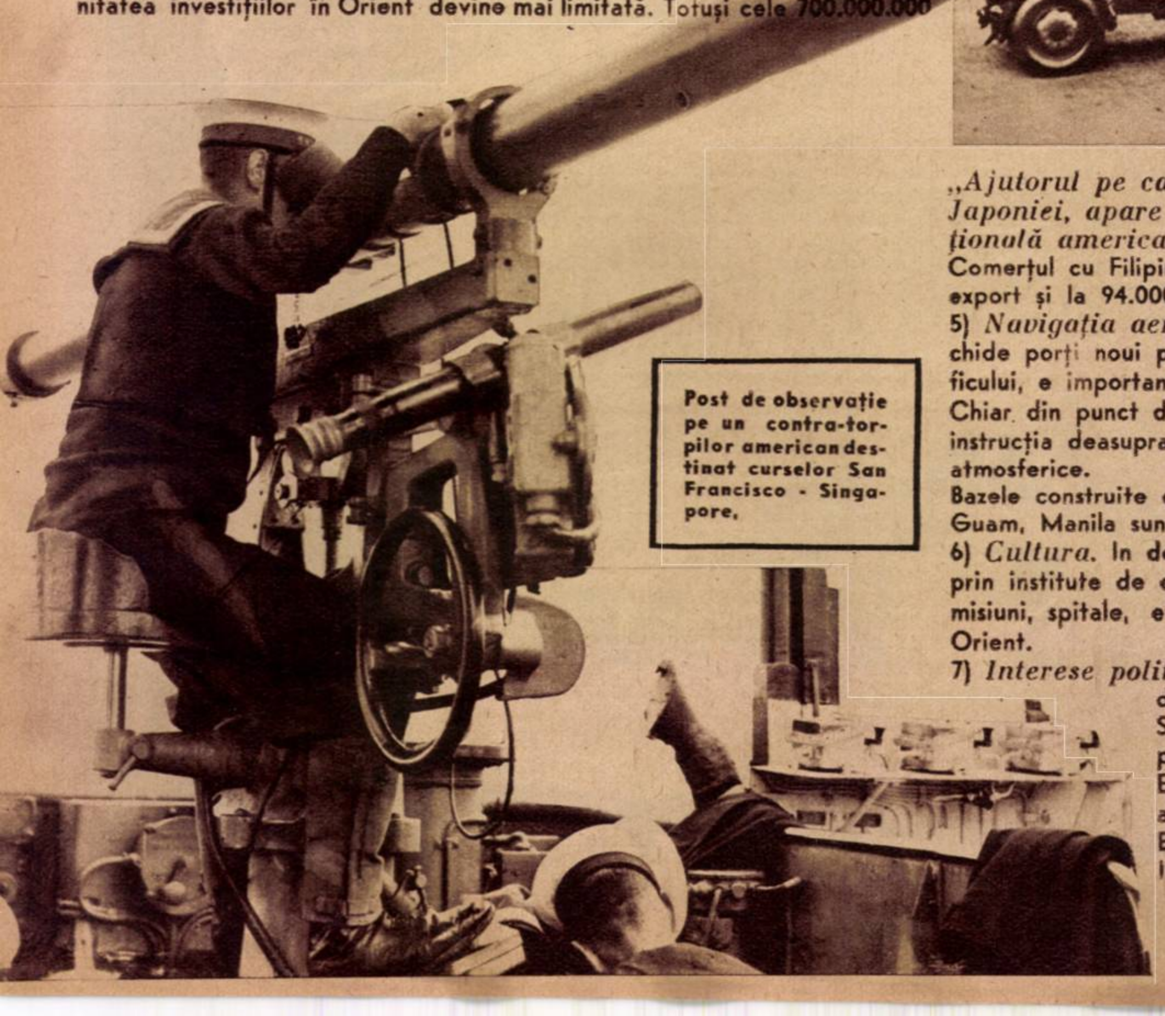
Comerțul cu Filipinele este deasemeni considerabil, urcându-se la 86.000.000 dolari pentru export și la 94.000.000 dolari pentru import.

5) *Navigația aeriană.* Aviația civilă nu urmează numai căi comerciale stabilite, ci deschide porți noui pentru comerțul viitor. Calea aeriană „Pan Americană", de-alungul Pacificului, e importantă atât pentru valoarea sa comercială cât și pentru motive de prestigiu. Chiar din punct de vedere militar ea este de un interes covârșitor, căci piloții își fac instrucția deasupra apelor Pacificului, procurându-și informații prețioase asupra condițiilor atmosferice.

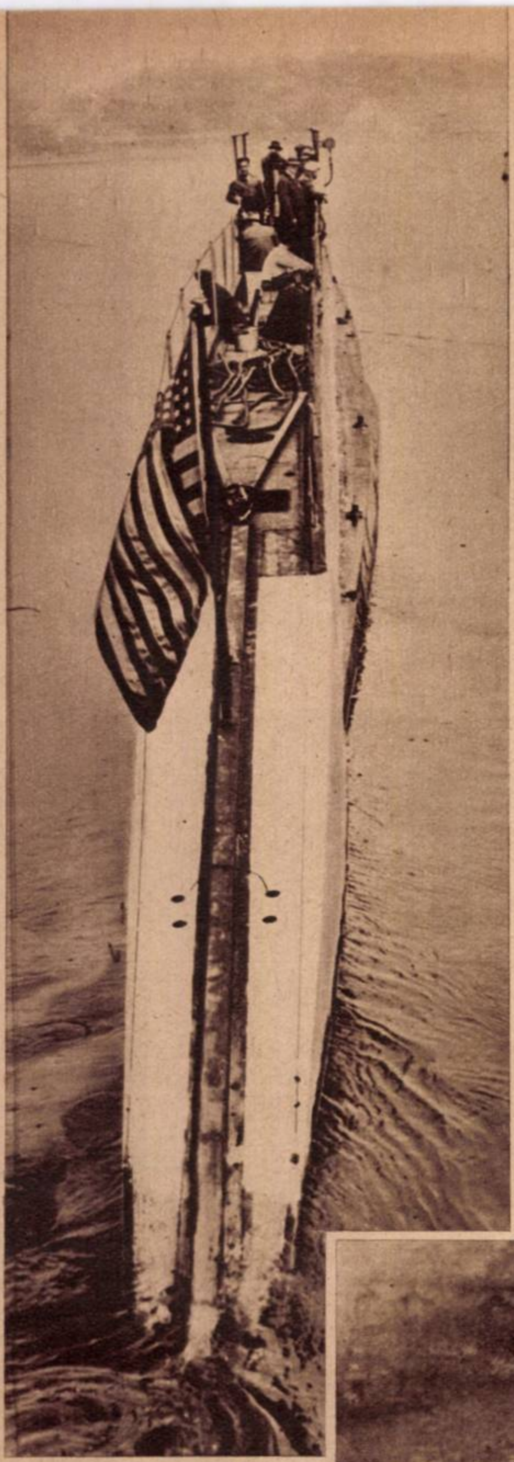
Bazele construite de Societatea Pan-Americană de-alungul liniei Honolulu, Midway, Wake, Guam, Manila sunt de o mare importanță militară.

6) *Cultura.* In deosebi în China, America are interese culturale importante, reprezentate prin institute de educație ca Yale. Colegiul de medicină din Peking și multe școli minore misiuni, spitale, etc... cari au contribuit în mare măsură la bunul renume al Americii în Orient.

7) *Interese politice.* Există o atare legătură între toate părțile lumii încât evenimentele din Europa au repercusiuni în Singapore, la Java și la Honolulu. Statele-Unite, susțin în toată lumea, și în special în Orient, o greutate politică bazată pe puterea și prestigiul lor, și apărând acest prestigiu în Extremul Orient și în apele Pacificului ele contribue la stabilitatea politică a întregii lumi. Dacă de pildă, Statele-Unite ar abandona poziția lor în Extremul Orient, Marea Britanie s'ar găsi stabilă în fața Rusiei și Japoniei. In afară de aceasta, poziția și politica Statelor-Unite în China și în



Post de observație pe un contra-torpilor american destinat curselor San Francisco - Singapore.



Submarin american înapoin du-se la bază, în Hawai.

Japonia, vor fi în mod inevitabil factori decisivi în relațiile lor viitoare cu Europa și în special cu Germania socotită câștigătoare sigură a războiului.

BILANȚUL FORȚELOR NAVALE IN PACIFIC

Prin urmare toate aceste interese constitue locul pe care America ințelege să-l apere în Pacific. In ce situație se află ea pentru a-l apăra? In primul rând cine e adversarul ei de temut? Evident, el nu poate fi decât Japonia.

Aceasta nu înseamnă că Japonia ar intenționa să facă război Americii: dar orice națiune când își face planurile de apărare națională, trebue să țină seama de inamicul potențial care s'ar găsi în raza lui. In împrejurările actuale, Japonia este singura națiune care poate amenința interesele americane în Pacific, singura putere împotriva căreia poate fi îndreptat un războiu în Pacific. De aceia, politica militară și navală a Americii în Pacific, e bazată pe presupunerea că Japonia este inamicul principal de înfruntat.

Iată bilanțul forțelor navale ale celor două puteri.

La 1 Ianuarie 1940 forțele navale ale Statelor Unite și ale Japoniei aveau următoarele proporții: Statele Unite posedă 15 nave de războiu contra 9 cât are Japonia; 5 vase port-avioane față de 6; 18 crucișătoare grele față de 13; 19 crucișătoare ușoare față de 15; 182 contratorpiloare față de 84; 63 submarine față de 35.

Trebue să notăm că în ceeace privește Statele Unite, una dintre navele de luptă, două crucișătoare, 115 contratorpiloare și 32 submarine sunt definite din punct de vedere technic drept „învechite", adică au atins „limita de serviciu".

In flota japoneză o navă de luptă, 5 crucișătoare grele, 8 ușoare, 36 de contratorpiloare și 19 submarine au atins „limita de serviciu".

La 1 Ianuarie 1940 se aflau în construcție 8 vase de luptă cu o capacitate de 300.000 de tone, 2 vase port-avion cu o capacitate de 34.700 de tone, 6 crucișătoare ușoare (44.000 tone) un mare vas semănător de mine, 31 de contratorpiloare (49.980 tone) și 15 submarine (20.280 tone).

Programul construcțiilor navale japoneze nu e cunoscut, căci secretul naval este păstrat în această țară. Dar după câte se știe constă în 4 vase de luptă, 2 pot-avioane, 5 crucișătoare ușoare, 9 contratorpiloare și 3 submarine. Se pare că tonajul nouilor vase de luptă japoneze va fi de 40.000 tone fiecare. Experții americani sunt convinși că navele japoneze vor avea acest tonaj fără precedent și că vasele de acest tip aflate în construcție vor fi patru sau opt. Statele Unite s'au pus în gardă. Din nouile vase, 6 vor avea o capacitate de 35.000 tone iar 2 vase vor atinge 45.000 de tone. Vor fi cele mai mari vase americane și vor fi cele mai puternice și mai rapide.

După cum a spus amiralul *Stark* în „New-York Times", tonajul a doaă vase noui de războiu ce vor fi terminate în 1941, se va ridica la 52.000 și chiar la 55.000 tone.

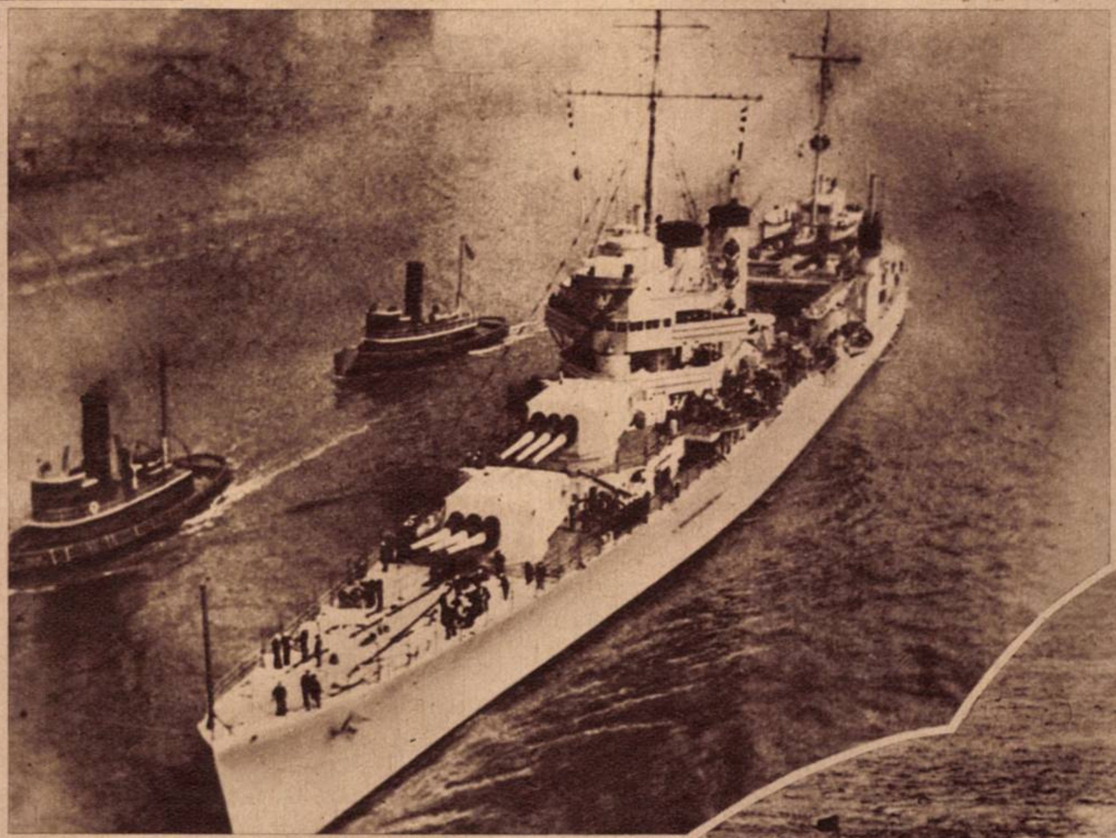
Ezistă o limită pe care vasele americane n'o pot depăși, și aceasta este trasată de cele 110 picioare de lărgime, măsura actuală a punctelor mai înguste din canalul Panama.

In Aprilie 1940, Senatul a aprobat un proiect de lege în care se prevedeau 968.797.478 de dolari pentru înzestrarea flotei, cifra cea mai ridicată care s'a atins pentru înzestrarea armatei navale americane, după 1919.

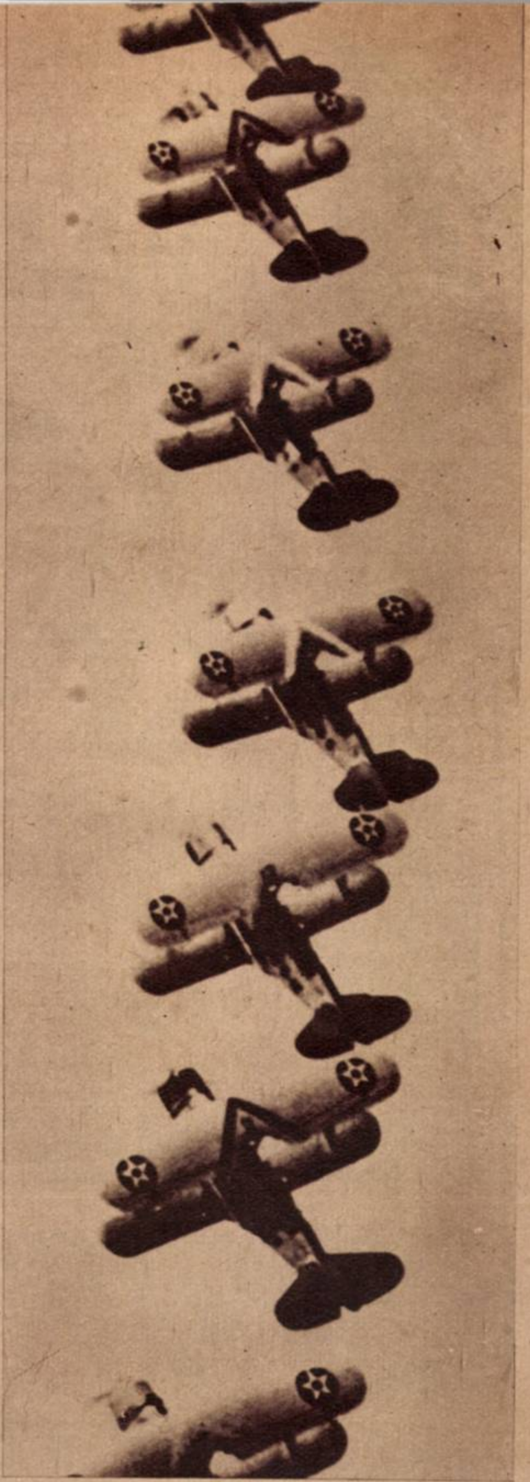
Forța Americii în Pacific nu depindea numai de vasele de războiu, ci și de bazele pe care se sprijină aceste vase. De aceea Statele-Unite în afară de construirea vaselor, amenajează baze. Pe aceste baze se sprijină linia de apărare a Americii în Pacific. Când ele vor fi completate, ar forma un triunghiu neregulat, din Alaska la Hawai și la canalul Panama, și vor constitui un baraj de apărare a coastei dinspre Pacific, împotriva oricărei invazii posibile

In afara acestor 3 puncte dominante ale triunghiului, mai sunt și alte baze subsidiare, ca insulele Midway și Wake, care formează un fel de bastion protector în fața insulei Haway, apoi insulițele dela Sud de Haway, printre cari Johuston, Palmyra și Canton, cari protejează pontențialmente marea între Haway și Canal. Iar mai la Sud e Samoa, care nu e încă o bază, dar care va putea deveni.

(Continuare în pag. 13).



Unul dintre cele mai moderne crucișătoare americane „New-Orleans" (10.000 tone) la ieșirea din portul New-York.

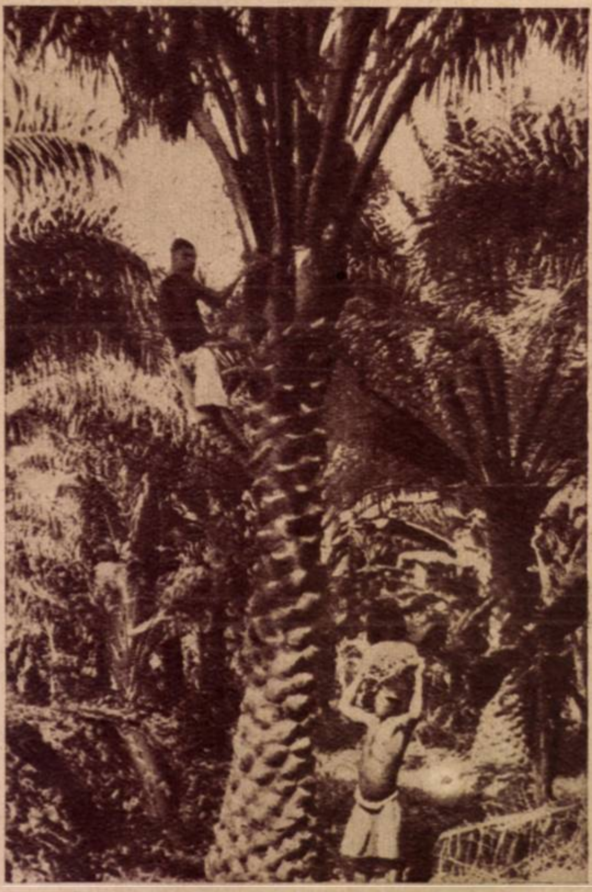


O escadrilă de avioane moderne, tip „Curtiss SBC-3".

Vase de linie în largul Pacificului.

Germanii în Africa

Un munte în Camerun.



Recolta uleiului de palmier în Togo.

IN anul 1878, se constituia la Berlin, Societatea germană pentru Africa. Această vastă întreprindere, încorpora printre altele, două organizații ce se ocupau cu studierea problemelor africane. Din acel moment, valoroșii exploratori germani porniră în fruntea expedițiilor de recunoaștere, ceeace determinară credința în inițiativa germană, acum control în Gongo-ul occidental. Inainte de 2 Mai 1833 lumea văzu fâlfâind drepelul german în golful Angra-Peguena, prima colonie germană africană, prima pătrundere a Germaniei în continentul negru. In regiunile deșertului nisipos din spatele golfului Angra-Peguena, explorările atente și răbdătoare ale nouilor coloniști au dat roade minunate. Diamante de o calitate asemănătoare acelora din Brazilia și Siberia, au fost exportate în cantități mari în anul 1909. Din partea septentrională a coloniei, se extrăgea arama care era transportată în portul meridional pe o cale ferată de 200 km. lungime, care pătrundea adânc în Hinterland. Străbătută de căi ferate și de șosele, colonia germană era pe punctul de a deveni o posesiune mare, superioară regiunii Togo care în 1881 era singura colonie germană ce exista pe baze autarhice. Istoria colonizării aficane de către Germania, numără sforțările și sacrificiile făcute pentru realizarea progresului și pentru urmărirea și concretizarea țelurilor practice datorite cărora să se asigure dezvoltarea colonială.

După 30 ani de eforturi colonizatoare, tratatul dela Versailles a lichidat imperiul colonial german. Articolul 119 din acel tratat, împărțea imperiul colonial german în Franța și Anglia în felul următor:

1. *Togo* a fost cedat cu mandat o treime Angliei și două treimi Franței;
2. *Camerunul* a intrat în majoritate în posesiunea Franței, iar regiunea învecinată cu Nigeria Sud-orientale a revenit Angliei;
3. *Africa germană de Sud-Vest* se alătură Uniunii Sud-Africane;
4. *Africa orientală germană* reveni Angliei în afară de o mică parte aflată la frontiera Congoului care a fost cedată Belgiei.

In timpul războiului european, Germania a disputat pas cu pas imensa ei posesiune africană împotriva trupelor franceze și engleze. Povestirile de război franco-engleze cari relatează luptele din Togo și Camerun, din Africa germană de Sud-Vest și Africa orientală germană, constitue o mărturie a luptelor îndârjite ce s'au desfășurat acolo.

In privința celor mai importante posesiuni coloniale ale Germaniei dinaintea războiului european, Togo și Camerun, trebue să arătăm că poporul german datorează cucerirea acestor regiuni doctorului *I. Nachtigall*, faimosul explorator, căruia îi revine și meritul ocupării celor două colonii. In zorii zilei de 1 Iunie 1884 o navă de război pusă la dispoziția lui Nachtigall ancora în golful Guinea.

Indrăznețul explorator scrută cu privire atentă coasta, căutând posibilitățile cele mai bune de debarcare. In cele din urmă se hotărî și în ziua de 5 Iunie, membrii corpului expediționar format din echipa ce însoțea pe explorator și câți-va muncitori și mateloți, au pus piciorul pe pământ, la răsărit de colonia engleză Coasta de Aur, pe un teritoriu care luă numele de Togo. Imediat Nachtigall începu tratative cu principalii șefi indigeni.

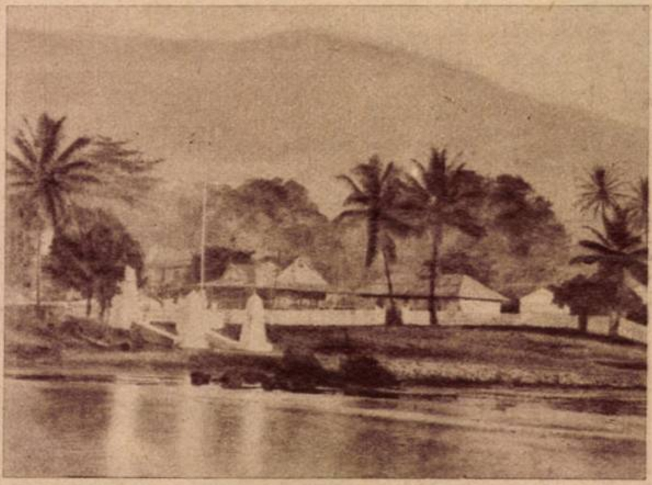
Inainte ca acordul să fi fost încheiat, exploratorul nu ezită să declare că acel teritoriu devenia protectorat german prin însuși faptul că reprezentanți ai poporului german înfigeau drapelul național pe pământul african. In acelaș an, protectoratul se transformă într'o adevărată colonie care atingea întinderea de 33.700 km², cu o populație de culoare de aproape 1 milion. Până la trasarea frontierelor comune cu Franța și Anglia

(Continuare în pag. 15).

Generalul Ritter Von Epp, animatorul ideii și acțiunii coloniale a Reichului.

Panorama orașului Lome (Togo).

Cascadele din Edea (Camerun).



Regiunea Duala, la gura fluviului Mungo (Camerun).

Satul muncitorilor de pe plantațiunea din Aikomba.

GRANDIOASA PARADĂ A TRUPELOR DIN MISIUNEA MILITARĂ GERMANĂ ORGANIZATĂ IN ONOAREA M. S. REGELUI MIHAI I ŞI A D-LUI GENERAL ION ANTONESCU, CONDUCĂTORUL STATULUI CU PRILEJUL ADERĂRII ROMÂNIEI LA PACTUL TRIPARTIT

In tribuna regală: M. S. Regele Mihai I, întreţinându-se cu d. general Hausen comandantul misiunei militare germane în România.

Defilarea unităţilor pedestre germane.

O NUNTĂ IN LUMEA LEGIONARĂ

Duminică 1 Decembrie în biserica Sf. Ilie Gorgani din Capitală s'a oficiat cununia religioasă a d-lui Gică Secanu cu domnişoara Elena Moisescu. Nuni au fost D-na şi camaradul Dan Cristescu.

TABLETE

Remediul specific al bolilor reumatice

Faceţi deci o cură cu Togal

Absolut nevătămător pentru inimă, stomac şi rinichi

IN AMBALAJE DE 14 ŞI 42 TABLETE

NU ŞTIŢI SĂ TRICOTAŢI?

Vă învăţăm gratuit şi uşor

dacă cumpăraţi un aparat de tricotat cu mâna „TRICO-RECORD" cu ajutorul căruia tricotaţi într'o zi mai mult decât cu mâna în 5 zile. Se execută orice model.
In câteva ore tricotaţi o rochie, pulover sau bluză. Manipularea simplă. Instruirea gratuită. Preţul lei 1500. Cereţi prospect la: TRICO-RECORD Bucureşti, Strada Mămulari 26, Sucursala Ploeşti, Strada Unirei 4.
Provincialilor nu este necesară deplasarea la Bucureşti; comandând un aparat contra ramburs, vă instruim gratuit în judeţul D-voastră.

Căutăm reprezentanţi exclusivi pentru toate judeţele din ţară.

Contra constipaţiei

Leo-Pills — compus numai din materii pur vegetale — un laxativ uşor şi cu efect sigur. Absolut nevătămător chiar şi la o întrebuinţare îndelungată

In cutii de 20 şi 60 pilule.

Leo-Pills Laxativ

O LECTURĂ PASIONANTĂ:

„ROMANELE CAPTIVANTE"

In fiecare lună un nou roman.

TOT CEEACE DORIȚI SĂ CUNOAȘ[TEȚI DESPRE]

Gibraltar

LEGENDA COLOANELOR LUI ERCULE

IN vremurile de demult Mediterana era un lac închis: coasta europeană era unită cu cea africană. Apele oceanului și ale mării se înfruntau — vijelioase — pe ingusta fâșie de pământ. Apoi, timpul și opera de eroziune înlesnită poate de faptul că nivelul apelor Atlanticului era mai ridicat, făcu să se nărue digul natural și astfel luă naștere strâmtoarea Gibraltarului. Apele Atlanticului se varsă și astăzi în Mediterana cu o iuțeală ce variază dela ciuci la zece kilometri.

Fenicienii au dat Gibraltarului numele de Alube pe care Grecii îl transformaseră în Calube și apoi în Calpe. Origina legendei lui Ercule este următoarea: Navigatorii feniceni obișnuiau să ridice în locurile unde-i mâna îndrăzneala și nevoile lor, coloane de piatră pe cari sculptau date și inscripții. Astfel ei ridicară și la Calpe asemenea coloane cari mai târziu au fost atribuite de Greci lui Ercule și „Coloanele lui Ercule" deveniră limita extremă a lumii cunoscute până atunci și simbolul unei ținte ce nu putea fi depășită. Peninsula Gibraltar e construită dintr'o stâncă gigantică lungă de aproape patru kilometri și jumătate și lată nu mai mult de 1300 metri. Creasta muntelui e mai prăpăstioasă la răsărit unde pe un petec de pământ — o așa zisă plaje — sunt semănate câteva colibe. Punctul cel mai înalt al stâncii are o cotă de 425 m. Chiar în vecinătatea acestui loc un guvernator englez, O'Hare, pusese să se ridice Turnul Sf. Gheorghe care ar fi trebuit să fie atât de înalt încât să domine orașul spaniol Cadix; dar construcția a fost întreruptă deoarece guvernul britanic se opuse și sili pe imprudentul guvernator — care începuse lucrările fără învoirea nimănui — să plătească toate cheltuelie făcute.

VIAȚA IN SECOLUL TRECUT

Un călător, *Anatol Demidoff*, descrie astfel viața în Gibraltar, în 1847: „O populație pestriță circulă pe străzi unde se întâlnește portul andaluz atât de viu colorat și burnuzul maurului, caftanul negru al evreului și uniforma kaki a ofițerului; supravegherea la debarcare, privirile sfidătoare ale vameșilor, sentinelele presărate oriunde, fac să te crezi aproape într'o temniță, unde porțile se închid și se deschid la semnalul corpului de gardă. Un soare african luminează casele englezești, prăvăliile, firmele, zidurile și gheretele gardienilor publici, iar stânca ce domină orașul te sufocă sub resfrângerile ei".

Un alt călător, *A. De Foresta*, scria în 1878: „Majoritatea populației e compusă din genovezi sau din coboritorii lor, ceeace se înțelege ușor citind numele negustorilor: Campo, Bosano, Danco, Moltedo, Parodi, Petrone... Cel mai bogat comerciant din Gibraltar este domnul Saccone, care posedă o vilă superbă și vreo douăzeci de case...

Fortificațiile Gibraltarului acum două sute de ani; piese de artilerie într'o cavernă săpată în stâncă la Punta Europa.

Peninsula Gibraltar așa cum era la începutul anului 1700 și cum este astăzi. Prima hartă arată poziția orașului și a fortificațiilor în 1727, an, în care spaniolii au asediat stânca spre a sili pe ocupanți să capituleze. A doua hartă se referă la situația actuală.

ORAȘUL CELOR TREISPREZECE ASEDII

711. — Maurii, sub conducerea lui *El Tarik* debarcă la Cape. Incet-încet în jurul corturilor lor se ridica un sat.

1309. — *Don Alonzo Perez de Guzman el Bueno* asediază Gibraltarul și pune stăpânire pe oraș. Pentru a popula acea regiune dezolată și neospitalieră, se făgăduește scutirea de pedeapsă oricui se stabilea acolo (datornici, femei adultere, delicvenți).

1315. — Atacul Maurilor e respins.

1331. — Fiul Sultanului din Fez, *Abdul Melik*, silește pe guvernatorul Gibraltarului să se predea după o rezistență eroică și ocupă orașul.

1344. — Memorabilul asediu al lui *Alfons XI* care are sub ordinele sale pe cei mai valoroși cavaleri ai Europei.

1440. — *Enric Guzman*, conte de Niebla, vrea să alunge pe Maurii cari recuceriseră stânca. Nu reușește, moare în mare și asediații pescuind corpul, îl închid într'o cușcă și-l expun la poarta fortăreței.

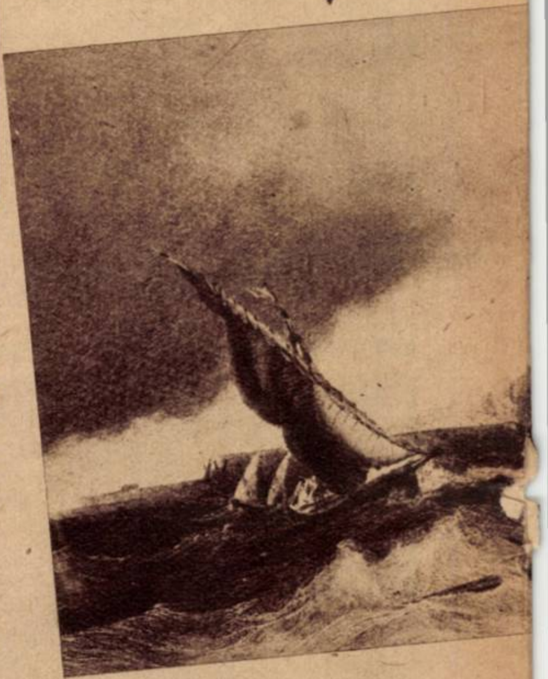
1474. — Alcadele de Tarifa, *Alonzo de Arcos*, ocupă fortăreața isgonind pe Mauri. Ambiții de feudalar împiedică instaurarea suveranității spaniole.

1501. — Regina *Isabella* reușește să-și întindă stăpânirea asupra Gibraltarului, și numește acolo un guvernator.

1540. — *Chereddiu Barbarossa* ataca peninsula cu 60

corăbii și ‹
liberați de
însărcinat c
1649. — C
1689. — B
1704. — F
Rezistența
sunt făcuți
pentru a sa
spaniolii și
ajungă în vâ
ce camarazi
1713. — T
1729. — S
1766. — U
1799. —
trei ani și
asediază or

„Stânca" văzută de pe mare într'o zi furtunoasă (stampă din a doua jumătate a secolului al XVIII-lea.



Chiar
Marele
prezint
60 de
Orice
plantel
Cavită
cazărn
trei ki
Un zic
a apă
ceput

Biblioteca Universității Iași

…TEȚI DESPRE

…levastează împrejurimile pretinzând ostateci cari apoi au fost … flota spaniolă. Curând după aceea italianul *G. B. Calvi* e …u fortificarea Gibraltarului.

…) epidemie grozavă pustiește orașul.

…ombardarea Gibraltarului de către flota lui Ludovic XIV.

…lota engleză comandată de *sir Rooke* atacă Gibraltarul. …înverșunată a Spaniolilor e sdrobită. Sute de femei și copii …prizonieri într'o ascunzătoare și apărătorii trebue să capituleze …lva dela masacru atâția nevinovați. La câteva luni mai târziu …francezii asediază fortăreața și un valoros sergent reușește să …rful stâncii cu 500 de oameni. Lipsit de ajutoare, el fuge în timp …i sunt nevoiți să se predea. Astfel Gibraltarul devine englezesc.

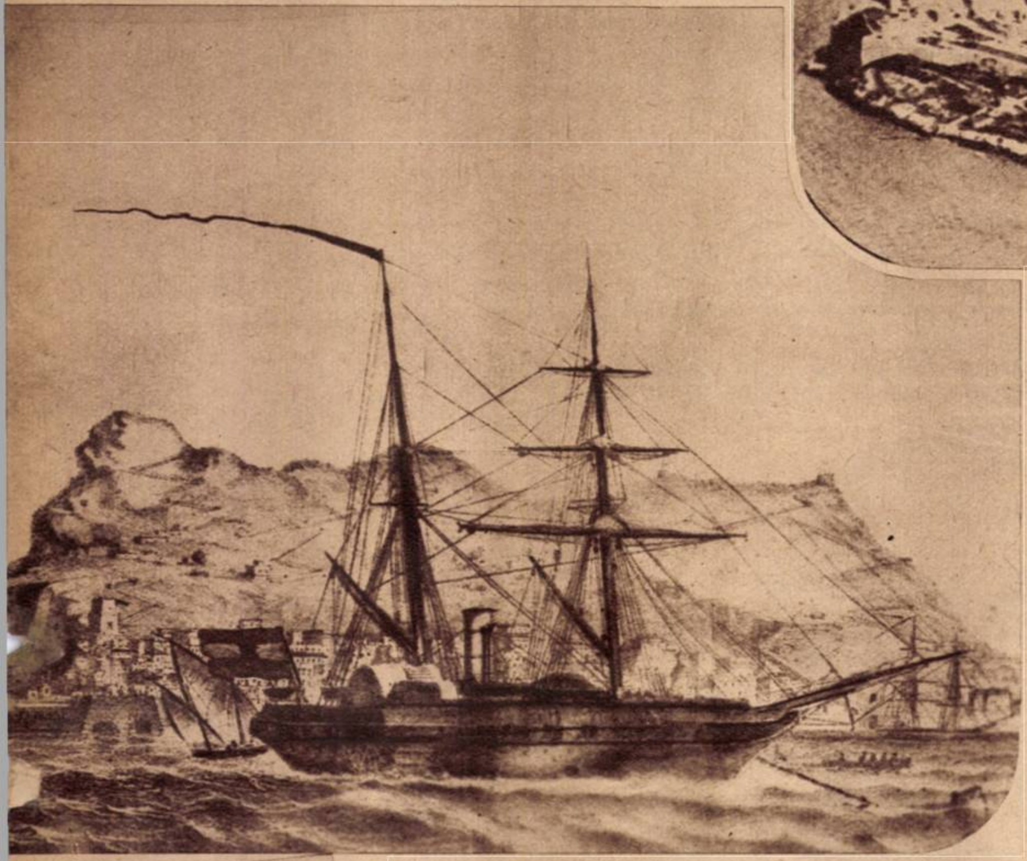
…ratatul din Utrecht și definitiva anexare britanică a stâncii.

…paniolii atacă din nou și zadarnic Gibraltarul.

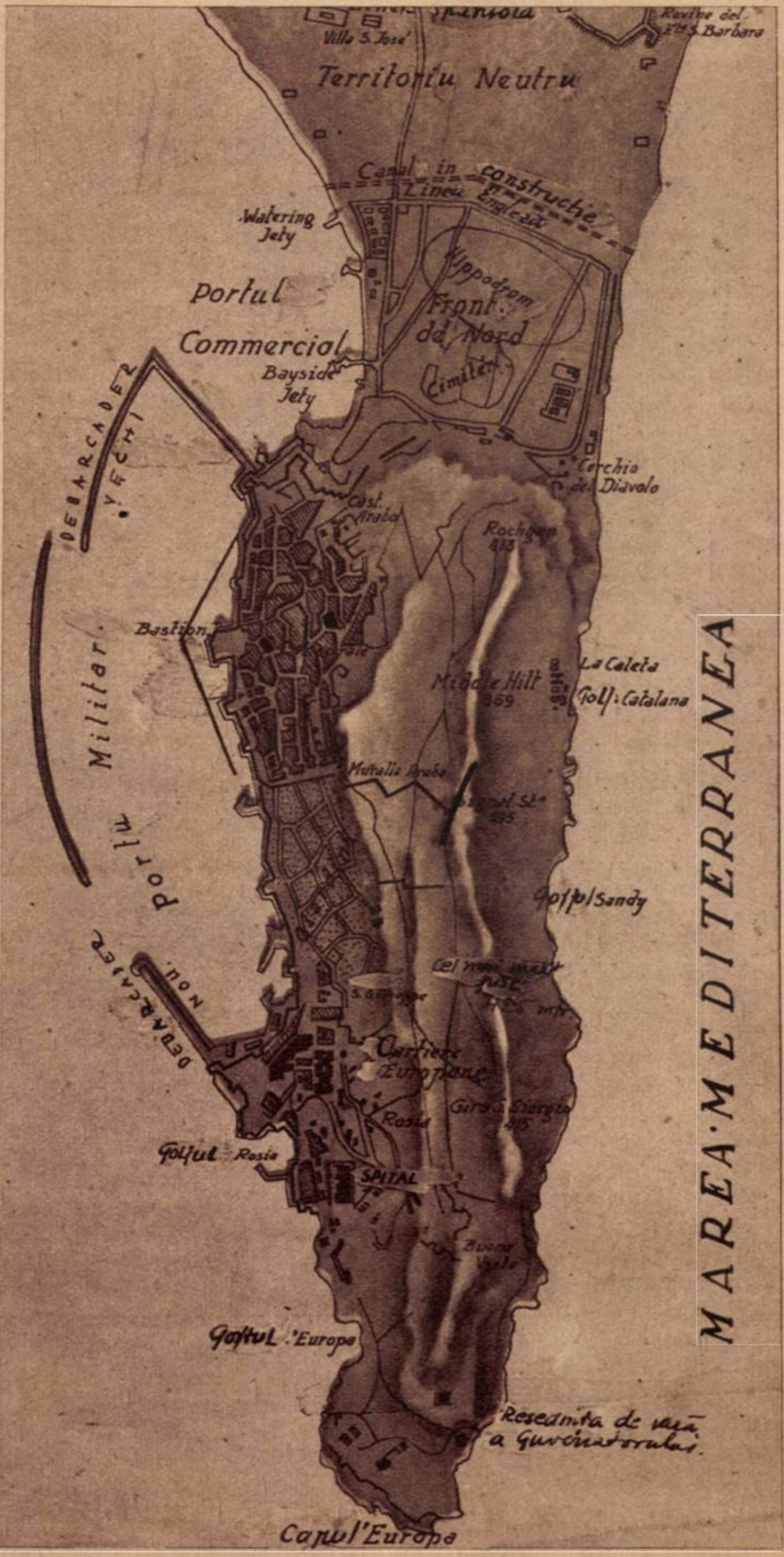
…n ciclon pustiitor ruinează complet orașul.

… începe cel mai formidabil asediu al Gibraltarului. Timp de …umătate 14.000 de oameni și o flotă trimisă de Carol al III-lea …așul, însă fără succes.

Iată stânca Gibraltarului englez.



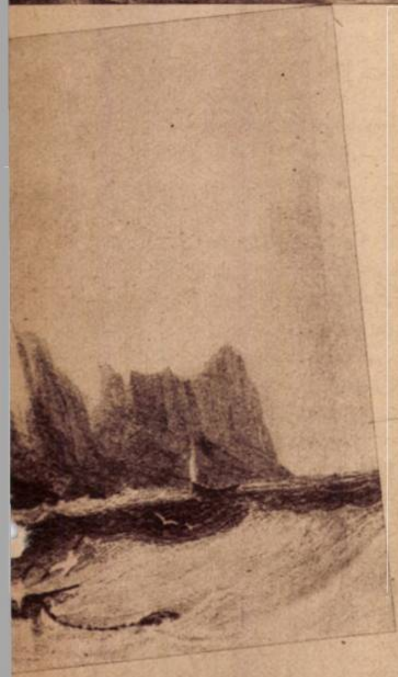
Orașul și stânca înfățișate într'o litografie din primii ani ai navigației cu aburi.



ORIGINEA NUMELUI

Numele de Gibraltar i s'a dat stâncii de către sultanul *El Tarik* care, cu arabii lui debarcase la Calpe în anul 711 și doritor să se imortatizeze a numit promontoriul „Gebel Farik", adică muntele lui Farik.

Populația Gibraltarului (afară de militari) care era în 1871 de 18.695 locuitori) (7.750 englezi) și în 1913 de 23.381, a sporit din an în an însă fără variațiuni prea importante din cauza lipsei de spațiu pentru construcțiuni noui. Teritoriul abunda în peșteri de tipul acelora din Dalmația. Astfel este grota San Michele care se deschide la 330 metri sub nivelul mării și este încă neexplorată în partea ei cea mai joasă, precum și „grota Leonorei" socotită de unii ca superioară în frumusețe vestitei peșteri a mamutului. Grădinile publice și particulare se aștern dealungul litoralului au o vegetație îmbelșugată. Fauna, printre altele, oferă o specie curioasă de maimuțe ce se întâlnesc numai la Ceuta pe țărmul opus. Clima e dulce și destul de caldă în timpul verii. La Gibraltar se bea apă de ploaie (puținele izvoare descoperite nu sunt suficiente pentru nevoile teritoriului) apa de ploaie care e adunată în mari rezervoare publice. Relele condițiuni higenice au făcut Gibraltarul faimos încă din secolul trecut pentru frigurile galbene și holera cari făceau adevărate ravagii în rândurile populației. Călătorii soseau la Gibraltar aproape toți pe mare, adică erau transportați cu vapoarele dela Algesiras, punctul terminul al căii ferate spaniole. Din portul comercial, prin două lungi galerii deschise sub fortificații, se ajunge în oraș.



STÂNCA TRANSFORMATĂ IN INSULĂ

…dela instalare, Englezii au pășit la punerea în valoare a tuturor resurselor strategice ale provinciei lor. … pinten stâncos care se ridică de-asupra promontoriului, e format din roci calcaroase, dure și cenușii, ce …ă nenumărate cavități naturale, în timp ce laturea de nord coboară în pantă abruptă, dela o înălțime de … metri, spre zona spaniolă.

…deschizătură a stâncii lasă să se întrevadă țeava golașă a unui tun sau a unei mitraliere, ascunsă între …e și vegetațiile sălbatice cari se cațără printre pietre.

…țile naturale au fost amenajate pentru scopuri militare prin adăogirea unor cavarne artificiale și a unor …i cu redute blindate, legate între ele printr'o rețea de galerii fortificate, adesea lungi de două până la …ometri.

… gigantic ce coboară brusc în mare, întărit cu un formieabil sistem de bastioane fortificate, are rolul de …a punctele înaintate ale promontoriului de furia valurilor mării. Această uriașă operă de fortificare a în…in 1846 și a fost continu desvoltată și ameliorată cu mijloacele technice cele mai moderne. In acest timp,

(Continuare în pag. 15).

GALERIA MARILOR INVENTATORI

PĂRINTELE DINAMITEI

INVENTAREA explozibilelor de mare putere marchează o dată epocală în istoria omenirii. Grație lor se pot realiza astăzi, ușor și repede, cele mai formidabile lucrări ca, practicarea de tunele, deschiderea de canale, etc., lucrări imposibile pe vremuri, căci fără explosibile ele ar fi necesitat armate întregi de muncitori și foarte multă vreme. Explozibilele de mare putere sunt o invenție modernă. Nitroglicerina, care este elementul lor principal, nici n'a împlinit încă secolul. Descoperirea ei s'a făcut în 1847 și o datorim unui italian, Piemontezul *Ascanio Sobrero*. A trebuit să vie însă Suedezul *Alfred Bernard Nobel* (1833-1896), pentruca toate aplicările ei posibile, indicate din capul locului de către Sobrero, să fie traduse în practică.

PERIPEȚIILE UNUI CHIMIST

Fiul unui industriaș care poseda la Stocholm o mică fabrică de explozibile, tânărul Alfred Nobel, deși nu frecventase nici o școală publică, aspira totuși, să devie prin practică, un mare chimist. El își petrecea deci zilele în fabrica părintelui, căutând în acelaș timp, cu ajutorul cărților și revistelor, să-și formeze o profundă cultură technică. I se întâmplă astfel într'o zi să citească în „Reportoire de chimie appliquée" o descriere a procedeelor prin care se obține nitroglicerina, făcută chiar de către descoperitorul ei.

Spirit ascuțit, tânărul Nobel intui imediat importanța noului și puternicului explozibil și iată-l ocupându-se de fabricarea ei. Dar manipularea nitroglicerinei e primejdioasă și într'o bună zi, clădirea în care Nobel își avea laboratoarele, sare în aer: numeroși lucrători sunt îngropați sub dărâmături și insuși fratele chimistului își pierde viața în acest dezastru.

Catastrofa aceasta produce o impresie zguduitoare în Suedia și populația obține dela guvern interzicerea oricărei experiențe cu o materie atât de infernală.

Dar chimistul nu se descurajază. El cumpără un vas vechiu ce se bălăbănea pe apele lacului Maelar, instalează în interiorul lui un laborator și se apucă din nou să fabrice nitroglicerină, trimițând diferite cantități din acest produs acelora cari-l cereau în sticle de fer cu un înveliș de lut pentru a-i reduce pericolul.

Totuși catastrofele continuară a se produce, atât pe mare cât și pe uscat și în cele din urmă Nobel rămâne fără clientelă. Ba până și persoana sa devine indezirabilă, marea majoritate a hotelurilor refuzându-i ospitalitatea.

El nu se lasă însă descurajat și începe o muncă grea de laborator, cu două scopuri: să facă explozibilul inofensiv și să-l transforme in substanță solidă.

După cum am mai spus, Nobel obicinuia să expedieze nitroglicerina în sticle de fer pe care le introducea în niște lăzi, intre două straturi de pământ ușor și foarte poros. Intr'o zi, dintr'una din aceste sticle care plesnise, nitroglicerina se scurse afară și pământul o absorbi complet, formând un fel de pastă solidă. Nobel, curios, o scoase din ladă și o studiă. Spre marea sa mirare, el constată că produsul astfel obținut își păstra întreaga putere explozibilă, însă mai puțin primejdios de menevrat.

Atunci chimistul începu să caute o materie care, absorbind cu o mai mare ușurință nitroglicerina, să permită producția pe o scară întinsă a unui explosibil solid. Materia aceasta fu găsită în praful de Siliciu.

Astfel veni pe lume dinamita; căci acesta a fost numele pe care Nobel îl dădu pastei sale. Și după o lungă perioadă de peripeții, produsul acesta sfârși prin a cuceri lumea (1870) cu forța sa (dinamită dela grecescul *dynamis* care inseamnă forță, putere). Fabricarea noului explozibil se răspândește în toate țările Europei și Americii. Pentru Nobel aceasta este, se înțelege, bogăția.

Alfred Bernard Nobel

Dar marele chimist nu se culcă pe lauri. Inchis în laboratorul său, el se consacră unor experiențe care îi permit să descopere alte explozibile nu mai puțin puternice, ca gelatina explozibilă, născută în următoarele împrejurări: Intr'o seară, Nobel se tăiase la un deget și-și acoperise rana cu un strat de colodiu. Deși foarte târziu, el aștepta zadarnic să adoarmă și atunci plictisit, își părăsi patul în puterea nopții trecând în laboratorul său, pentru a se distra lucrând. El avea colodiu pe deget și nitroglicerină înaintea sa pe masă. La un moment dat, uitându-se dela una la alta, chimistul se întrebă dacă aceste două produse se puteau amestaca. Experiența reuși. Colodiul se dizolvă în nitroglicerină la temperatură mijlocie dând o massă gelatinoasă.

Astfel luă naștere gelatina explozibilă care, în sfredelirea tunelui St. Gottard se dovedi cu mult mai puternică decât dinamita.

UN OM NEFERICIT

Veni apoi rândul altor invențiuni, printre cari pulberea fără fum, pe care chimiștii o căutau de mult. Nobel o obține amestecând în părți egale nitroglicerină și coton fulminant. Acest nou produs este numit balistită și înlocuește vechea pulbere neagră devenind pentru inventatorul său o nouă și inepuizabilă sursă de bogăție.

Sunt existențe umane pe cari le-ai crede demne de invidiat. Și cine nu l-a invidiat de Alfred Nobel? La treizeci de ani el este inventator celebru; la 40, mare industriaș; la 50 de ani iată-l multimilionar și în culmea onorurilor. Ce altceva i-ar mai fi putut oferi viața penrru a-l face fericit?

E slab, bolnăvicios, delicat, și totuși neobosit în munca sa.

După o zi de intensă activitate în laborator, iată-l închizându-se în bibliotecă unde-și petrece seara citind din marii autori și scriind.

La 18 ani se simțise atras de literatură. Un mic poem de 400 de versuri — care nu văzu lumina tiparului — fu fructul acestei înclinări a tinereții spre literatură.

E bătrân. Și-a fixat reședința în Italia, la San-Remo, și se consacră completamente literaturei teatrale. El dă o operă istorico-filozofică intitulată *Nemesis*, luându-și ca subiect de inspirație viața Beatricei Cenci, în care se pot citi intre altele, următoarele rânduri: *„Columb, Galileu, Leonardo da Vinci și Giordano Bruno au fost primii cari au arătat lumii că există în viață țeluri mai nobile decât acela de a ucide oameni"*.

Și frumoasa viziune a unei lumi pacinice și înfrățite, luptând numai pentru progres, îl determină să-și lase intreaga avere acumulată cu explozibile, pentru scopuri umanitare. Era o avere ce se cifra la 2.480.000.000 lei aur, și dispuse ca venitul anual al acestui capital să fie împărțit, regulat, in părți egale la cinci persoane din diferite țări, alese dintre acelea cari aduseseră respectiv cele mai mari servicii omenirii, în domeniul fizicei, chimiei, fiziologiei sau medicinei, literaturii și al operei de înfrățire a popoarelor.

PREMIILE NOBEL

Astfel luară naștere faimoasele premii Nobel, a căror conferire suscită în fiecare an curiozitatea întregii lumi culte în vreme ce pentru persoanele laureate, aceasta inseamnă o imediată ridicare pe culmea celebrității mondiale. Fiecare premiu se cifrează la 170.000 coroane suedeze, ceeace înseamnă vreo 4.300.000 lei la cursul actual.

Prima conferire a premiilor Nobel a avut loc la 5 ani după moartea fondatorului, adică în 1901. Din acel an și până în ziua de astăzi premiile au fost distribuite unei serii de personalități științifice și literare făcând parte din 14 naționalități diferite.

MUŞCHII PICIOARELOR INLOCUIESC BENZINA

TRAP-TAXIURILE OLANDEZE

IN primele zile ale lunei Mai 1940, pionerii englezi au incendiat depozitele de petrol şi de benzină din Olanda. Din pricina blocadei engleze aprovizionarea Olandei cu benzină a devenit imposibilă. Poporul olandez n'a disperat, şi după ce englezii i-au lăsat baltă, s'au pus la lucru, căutând să înlocuiască auto-taxiurile cari lipseau. In locul maşinelor de piaţă şi al autobuzelor au apărut „trap-taxiurile", mânate de muşchii picioorelor, înlocuitori

Mii de mulţumiri Mevrouw (Doamna Mea) vă stau la dispoziţie şi de data viitoare.

Domnul se duce la birou.

ai carburantului care lipseşte. „Trap-taxiurile" erau înainte ceva obişnuit în Olanda. Blocada englezească şi lipsa de benzină le-au modernizat din nou. Oameni practici, olandezii au ştiut să învingă şi această greutate, rezolvând problema transportului funcţionarilor cari locuiesc în cartiere mărginaşe sau în comune suburbane. „Trap-taxiul" a devenit astfel un mijloc de locomoţiune practic şi ieftin.

Cu tinere şi drăguţe Meisjes (domnişoare) bicicleta merge de multe ori mai repede.

Indispus?

Asemenea dureri de cap vă strică cele mai plăcute ceasuri! Impiedicaţi această îngrădire a bucuriei de viaţă - luând la primul semn de indispoziţie 1-2 tablete GARDAN.

GARDAN suprimă durerile

BAYER

Este un produs »Bayer«

ŞAMPANIA ŞI VINUL **RHEIN**

PILULELE **PURGATIVE** KISSINGEN

cu efect **laxant** uşor şi nedureros.

A se lua seara 1-2 pilule.

In ambalaj **albastru**-alb.

Fără obişnuinţă!

Absolut nevătămător!

IMPORTANT: A nu se confunda cu TABLETELE de SLĂBIRE KISSINGEN în ambalaj **verde**-alb, cari servesc exclusiv SLĂBIRII

Se apropie IARNA

Mantou de iarnă pe care se poate aplica orice guler sau pelerină de blană. In zilele mai călduroase, se poartă cu un şal gros ale cărui căpătâie vor fi scoase printre primii doi nasturi de sus. (Brenda Marshall de la „Warner Bros").

Se pare că în sezonul acesta Hollywood-ul lansează moda broderiilor. Priscilla Lane — fetiţa cu imaginaţia vie — a desenat singură acest model pe care croitoreasa ei s'a grăbit să-l aplice pe vesta în două culori (galben-muştar şi marron).

Tocă de filz, neagră, împodobită cu două pene de lac şi o voaletă lungă, ce cade pe umeri. Original e colierul de metal prins cu o broşă de strass cu cap de Budha. (Ida Lupino de la „Warner Bros".

Pălărioarele de blană se vor purta foarte mult în iarna aceasta. Căciuliţa pe care o poartă Jane Wyman — în această fotografie — va fi unul din modelele cele mai preferate. Tailleurul, croit pe talie din stofă beige, are două revere mari de nurcă, la fel cu ţichiuţa purtată cochet pe o parte.

Frigul se înteţeşte în fiecare zi. Pentru a ne feri de înţepăturile lui nemiloase, jacheţica albă de lână angora, purtată de Merle Oberon, e pe cât de practică, pe atât de frumoasă.

SITUAŢIA AMERICII IN OCEANUL PACIFIC (Urmare din pag. 5)

Concepţia modernă a războiului, constă din combinarea unui sistem pasiv de apărare cu un sistem activ de ofensivă. Lanţul de bază de pe coasta Pacificului are scopul de a constitui o mare linie de apărare a coastelor americane.

Unităţile cele mai mari ale flotei americane vor avea baza la Havai, chee militară şi geografică a întregului sistem de apărare. Bazele mai mici vor servi la protecţia Hawai-ului şi vor fi cartierul general al navelor auxiliare şi al escadrilelor de bombardament.

In privinţa Canalului Panama mulţi experţi consideră că se află în afara razei de acţiune posibilă a inamicului probabil. Japonia se află la 8.000 de mile distanţă de Canal şi o navă port-avioane japoneză, care ar voi să încerce o incursiune în Canal, ar trebui să fie astfel apărată, încât încercarea poate fi considerată în afară de orice discuţie.

De altfel Senatul american a votat recent 15.000.000 dolari şi 99 milioane pentru lucrări viitoare, pentru imediata construcţie a unei a treia serii de baraje pe Canal, cari vor trebui să fie nu numai independete de barajele actuale, ci suficient de largi pentru a putea permite trecerea vapoarelor de război mai largi decât 110 picioare...

Actualmente, vasele port-avioane americane de capacitate mare abea pot trece prin Canal.

Există în cercurile navale americane tendinţa de a lua în stăpânire insulele Galo-pagos ale Ecuadorului, şi insulele Cocos aparţiuând Castaricii. Aceste insule, fortificate, vor servi ca perdea de protecţie la intrarea Canalului Panama.

Un asemenea program de ameliorare şi de expresiune a bazelor americane a luat formă concretă în „raportul Hepburn" un document pregătit de contra-amiralul *Hepburn*, în care se propune ca Statele Unite să creeze un lanţ de apărare format din 41 de baze, nu toate noui şi nu toate aşezate pe coasta Pacificului. Până acum congresul a destinat 65.000.000 dolari pentru realizarea acestui program.

Raportul Hepburn, recomandă creearea unei baze aeriene şi submarine la Guam. Acest plan a provocat o dispută vie între Congres şi conducerea Marinei. In cele din urmă Congresul a acceptat deschiderea unui credit de 5.000 000 dolari ceruţi de marină, pentru lucrările preliminare dela Guam.

Politica americană în Pacific, a fost defensivă şi pacifică. Statele Unite au o flotă puternică şi sunt pe punctul de a crea triunghiul de apărare dela Alasca până la Panama, trecând prin Pacific. Până acum Statele Unite, ca multe alte ţări, s'au mulţumit să lase ca frontierele lor diplomatice să depăşească graniţele militare.

America se află pe linia merdianului 18°; nimeni n'o poate ameninţa şi ea nu doreşte să depăşească această linie.

Aceasta e concluzia publicistului american Gunther.

Totuşi, dacă este adevărat că America are interese extrem-orientale, pentru a le menţine şi a le apăra, ea va fi nevoită să depăşească linia celui de al 18-lea meridian.

Cât despre caracterul defensiv al politicii americane, discuţia e zadarnică. Statele Unite vor veghea ca emigraţia japoneză în California să fie stăvilită. Politică defensivă? Japonezii vor isgoni pe americani din China. Va fi şi acolo aplicarea politicii defensive.

AMERICA IN APĂRARE

Publicistul american *Fletcher Pratt*, observa că Japonia nu poate spera să sonducă ofensiva contra Americii înainte de a elimina din luptă flota americană şi înainte de a ocupa Hawai. Posturile americane avansate — Wake, Midway, Guam şi Filipinele - nu vor putea rezista. Ele sunt mai apropiate de Yokohama şi de Sasebo, decât de bazele americane. Toate sunt gâtuite de insulele japoneze.

Insă în Pacificul oriental, Japonia nu are un punct de sprijin, şi nici nu-şi poate crea pe continent.

Marile baze din Hawai şi acelea mai mici din Alasca, pe care acum americanii le întăresc, ameninţă coasta mai avansată a Japoniei.

Trebue să ţinem seama şi de faptul că o expediţie japoneză ar trebui să străbată 5000 de mile, şi să fie compusă nu numai din vase de războiu, ci şi din transporturi, prin natura lor foarte vulnerabile.

Dacă o debarcare ar avea loc, s'ar ridica dificultatea uriaşă de a aproviziona trupele la o distanţă mare; lucruri imposibile în războiul modern.

Multe vase japoneze — în special acelea de transport — ar putea cu greutate să parcurgă o asemenea distanţă, chiar dacă n'ar exista un adversar.

Raza de operaţie a flotei japoneze nu este de 2500 de mile, căci un atac al Japoniei împotriva Statelor Unite, presupune existenţa unei staţiuni intermediare.

Geografia a aranjat lucrurile în aşa fel încât nu există staţiuni între Hawai şi Alaska.

Hawai se află la 2000 mile de San Francisco, adică la limita razei de operaţiuni a unei flote mari, şi la 3.400 mile de Yokohama, dincolo de raza de operaţiuni a unei flote.

Dutch Herbar, în insulele Alantine, cel mai bun punct de sprijin pentru un inoadator, se află la 2000 mile de Hawai, la 1700 mile de Seattle şi la 2500 mile de Yokohama. Flota americană poate să susţină cu uşurinţă rezistenţa acestui punct. Pe scurt, Hawai controlează spaţiul din vecinătatea Statelor-Unite într'un mod atât de complet, încât nu există nici-o posibilitate pentru Japonia de a aduce războiul pe coastele Pacificului, atâta timp cât sunt vase americane la Pearl Harbor.

Publicistul Fletschr Pratt este unul dintre cei mai competenţi în chestiunile navale.

Problema pe care el o pune este următoarea: poate Japonia să facă o campanie navală la distanţă de mii de mile şi să debarce pe coasta Americii? Este suficient să enunţăm problema pentru a o elimina din discuţie.

AMERICA IN OFENSIVĂ

Flettcher Pratt face ipoteza inversă: ca America să ia ofensiva, iar Japonia să se apere. Este ipoteza cea mai verosimilă, căci Japonia, în mările sale, are poziţii foarte puternice şi n'are nici motiv să-şi deplaseze flota. Din punct de vedere ofensiv Statele-Unite sunt într'o poziţie mai bună decât Japonia. Rămâne de văzut dacă poziţia aceasta poate asigura o victorie împotriva Japoniei.

O ofensivă americană de-alungul liniei septentrionale, sprijinită pe lanţul insulelor Alentine, ar avea puţine probabilităţi de succes. Ea ar pretinde ca Dutch Harbar să aibă docuri pentru vase mari, ceea ce nu există actualmente. In afară de asta, Dutch Harbar ar trebui să fie înzestrat cu material de războiu şi cu alimente pentru 150.000 de oameni.

La o blocadă a Japoniei nimeni nu se poate gândi, cu atât mai puţin la blocada oraşelor japoneze de pe coasta Pacificului. Distanţa dintre Dutch Harbar şi Japonia este de 2500 de mile. O ofensivă de-alungul liniei meridionale printre insule ar fi o altă chestiune. Guacu, Wake, Midway şi Filipinele ar cădea în mâinile Japoniei dela primul atac. Dar dacă America ar avea de partea sa Australia, ea ar putea practica împotriva Japoniei o „strategie de diversiune". Pentru acest lucru America ar trebui să transporte un expediţionar în spre Hawai, care se află la 2000 de mile de San Francisco şi dela Hawai spre insula Carolina şi Marshalls cari se află la alte 2000 de mile distanţă. In acest caz, America ar trebui să apere o linie de fortificaţii atât de lungă, de de atacurile aeroplanelor şi submarinelor sau ca teren de aterisaj aeroplanelor, vor trebui cucerite una după alta cu lupte disperate.

Dacă Statele-Unite ar reuşi să facă joncţiunea cu Australia de-alungul insulelor, sau dacă fără ajutorul Australiei, ar putea să-şi trimită crucişătoarele de-alungul coastei chineze, Japonia ar fi zdrobită. Dacă acest din urmă lucru s'ar întâmpla, Japonia ar fi constrânsă să capituleze sau să înfrunte flota americană pentru suprematia Pacificului. Esta de notat că lupta ar avea loc în clipa şi în locul cel mai prielnic pentru Japonia.

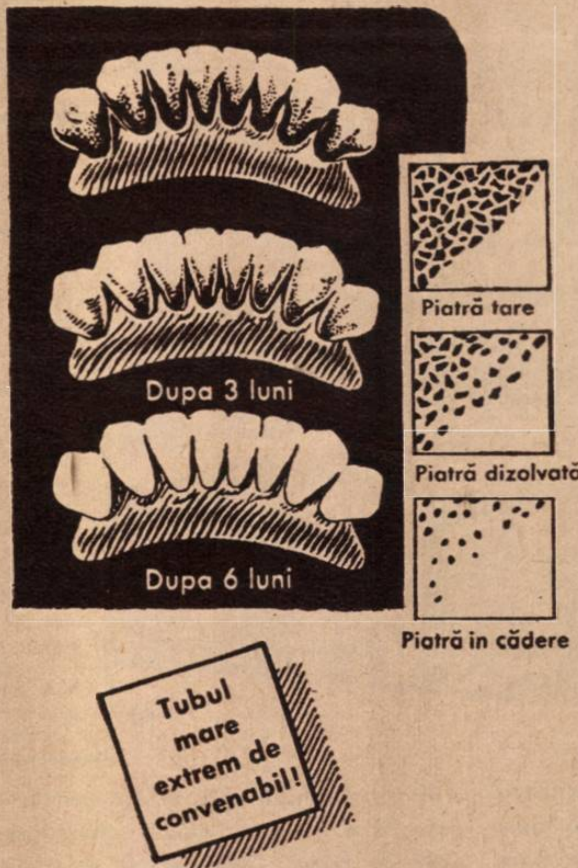
CONCLUZIUNI

In concluzie, se poate afirma că un conflict între America şi Japonia s'ar rezolva printr'o serie de lupte pentru posesiunea insulelor japoneze şi a insulelor coralifere. Această previziune este dreaptă. In orice caz e raţională. S'a văzut însă că atunci când publiciştii se apucă să facă strategie, lucrează mai mult fantezia decât competenţa. Totuşi Fletcher are dreptate când afirmă că prima parte a unui conflict Americano-Japonez ar avea ca mobil stăpânirea Filipenală şi a grupului de insule coralifere.

Trebue să spunem că în acest conflict aviaţia ar juca un rol covârşitor. Americanii sunt excelenţi aviatori şi au o industrie aeronautică foarte desvoltată. Această industrie dă cele mai bune aparate din lume şi, la nevoie, ar putea produce mult mai mult, mărindu-şi considerabil producţia. Aviaţia japoneză e inferioară celei americane şi ca material technic şi ca material uman. Personalul e foarte curajos, dar din punct de vedere technic nu e excelent. S'au făcut ipoteze de ordin psihologic, fiziologic şi pedagogic pentru a explica dece japonezii nu sunt excelenţi aviatori.

Cea mai acceptabilă este aceea care susţine că rasa galbenă are un defect al tubului auzului şi deci echilibrul fizic e foarte alienabil.

In privinţa materialului technic aviatic, fabricile japoneze, n'au reuşit până acum să construiască tipuri noui şi originale care să dovedească genialitatea technică.



Vedeţi dar dece pasta
KALODONT
e unică!

Nu numai că-i albeşte şi îi înfrumuseţează, dar — tot ce e mai important — îi curăţă de piatră în scurt timp! Căci Kalodont conţine adaosul special contra pietrei dentare, Oleat sulforicinic. Acesta dizolvă materia care formează piatra. Ea se sfarămă şi cade cu timpul. Graţie acestui rezultat unic dinţii rămân solizi şi sănătoşi.

KALODONT contra pietrei de pe dinţi

O lectură „Romanele Captivante" In fiecare lună un nou roman

CITIŢI REVISTA CINEMA Singura revistă cinematografică din ţară

Lâna SINTETICA

EA POATE INLOCUI BUMBACUL

Celuloza lemnului este transformată în fulgi albi și pufoși de lână sintetică. In Germania, producția de lână sintetică este așa de mare, încât aproape toată industria textilă a Raichului se poate lipsi de produsele naturale; ca lâna și bumbacul.

LÂNA sintetică este unul din acele produse sintetice ale epocei noastre, cari, din cauza grabnicei lor evoluții, au rămas mult timp necunoscute sau neapreciate. De mai multe decenii savanții s'au ostenit să desvăluie misterele naturii și să imite felul natural în care se produce firul de mătase, lemnul, paiul, fibrele textile etc. Totuși, abia în ultimii ani a fost posibilă producția în massă a stofei din fibre artificiale, a „lânei sintetice".

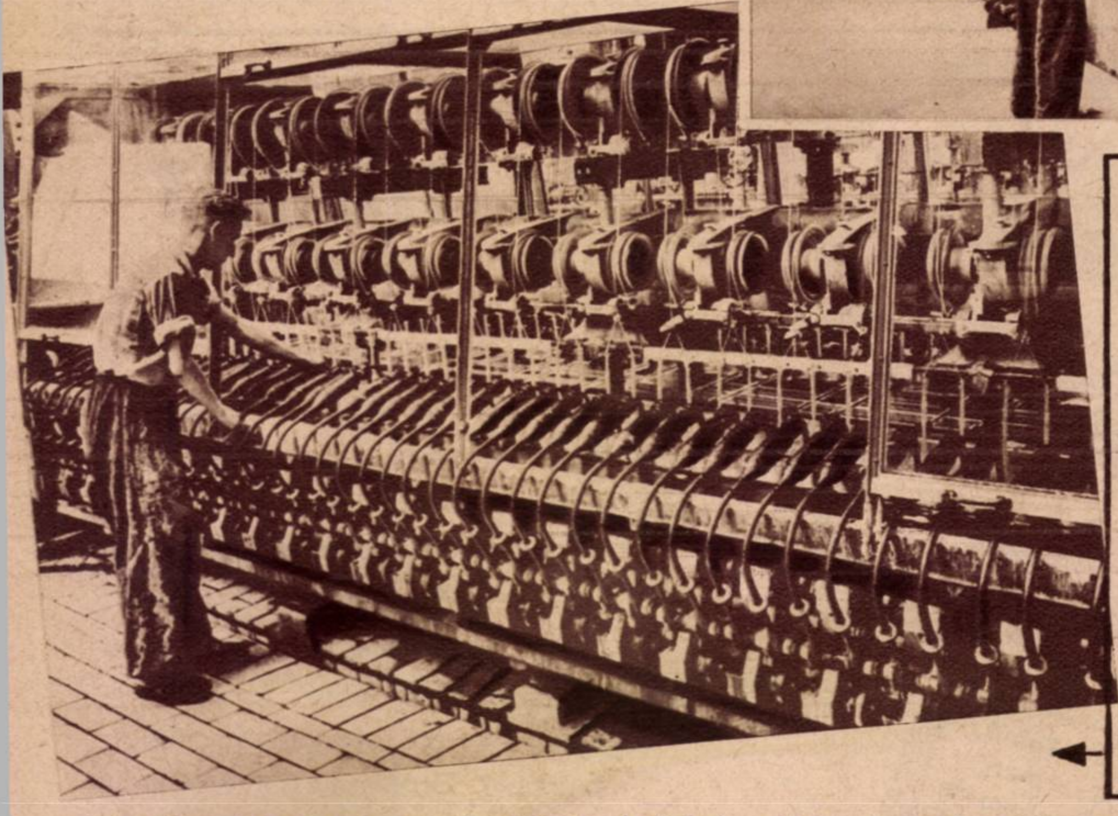
In Germania, lâna sintetică a devenit cel mai însemnat produs textil, care înlocuește astăzi lâna și bumbacul. Piața germană dispune acum de peste 200 soiuri noui în acest domeniu. Să amintim de fibra „Vistra" pentru stofe de palton și costum, tot atât de elastică și caldă ca și lâna naturală, nelăsând însă atât de lesne să pătrundă apa prin ea. Rezistența acestor fibre sintetice este așa de mare, încât se întrebuințează chiar în technică la fabricarea foilor de cort, furtunelor etc.

Materiile de bază ale lânei sintetice sunt celulele plantelor, printre care chiar partea nefolosită a cartofului. In principal însă se întrebuințează lemnul de molift și fag, tăiat mic. Acesta se fierbe într'o leșie până la 140 grade căldură, prin care procedeu se eliberează celuloza de lemn. Celuloza este presată și apoi transportată în marile fabrici de lână sintetică. Acolo celuloza presată se pulverizează, pentru a fi transformată apoi în așa numita viscoză. Viscoza, fiind în stare lichidă, trece prin țevi la mașinile de țesut. După aceea este din nou presată și trecută în formă de fire, printr'o baie de acid, prin care se transformă în fibre subțiri, ele sunt din nou spălate și tăiate, așa încât la urmă rămân fulgi pufoși și albi, cari sunt din nou presați în baloturi.

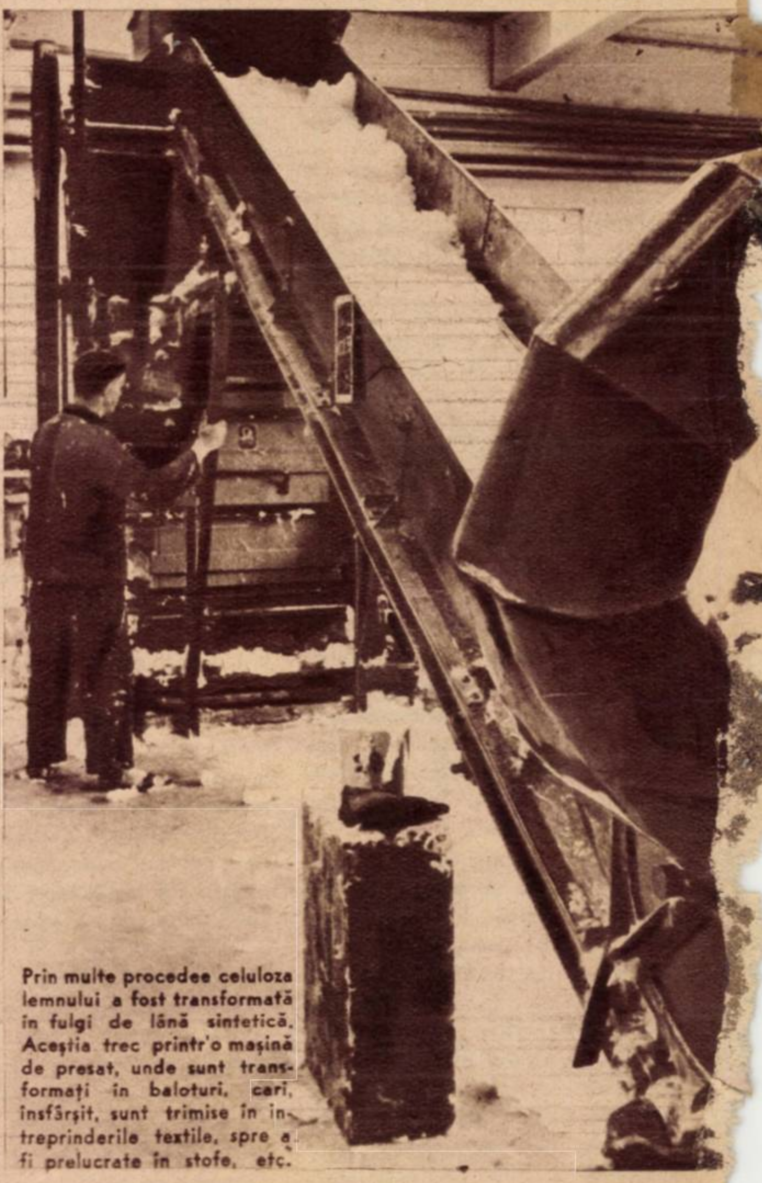
In Germania se produc anual circa 325.000 tone de lână sintetică. Cu această cantitate Reichul a reușit să se elibereze aproape complect de importul lânei naturale. Trebuiesc pomenite marile eforturi ce se cer dela industria de lemn și cea chimică. Astfel, pentru producția a 300.000 tone de lână sintetică sunt necesare 360.000 tone de celuloză, 370.000 tone sodă caustică 108.000 tone sulfură de carbon și peste 465.000 tone de acid sulfuric. Chimicaliile pot fi recâștigate însă în mare parte. Germania n'a făcut în zadar marile instalații industriale și necurmatele cercetări științifice în acest domeniu, căci o singură mașină de țesut este astăzi în stare să fabrice zilnic peste 5 tone de lână sintetică.

Lemnul este transformat în fibră textilă. Prin nenumărate procedee s'a reușit să se fabrice o fibră textilă din celuloza lemnului. In fotografie: Uriașa instalație pentru uscarea fibrei de celuloză.

Nenumărate tone de lână sintetică trec prin aparatul de uscat de unde ies sub formă de fulgi ușori.



Fabricarea firelor de lână sintetică. Prin multe procedee celuloza lemnului este transformată insfârșit, într'o massă lichidă, așa numită viscoză. După ce a fost trecută prin țevile mașinilor de țesut viscoza este din nou presată. Apoi, în formă de fire, trece printr'o baie de acid, prin care se transformă în fibre subțiri.



Prin multe procedee celuloza lemnului a fost transformată în fulgi de lână sintetică. Aceștia trec printr'o mașină de presat, unde sunt transformați în baloturi, cari, insfârșit, sunt trimise în întreprinderile textile, spre a fi prelucrate în stofe, etc.

GERMANIA IN AFRICA

(Urmare din pag. 6-a)

au trebuit să treacă 15 ani. După stabilirea zonei neutre, împărțită între Germania și Anglia, în care intrau și centrele *Yendi* și *Salaga*, colonia germană Togo se întindea la Nord până la linia latitudionară 11, în vecinătatea posesiunilor franceze, în mijlocul cărora se aflau Yendi și Sansanne Mongu, oraș musulman cu populație numeroasă și Laussa, centru de activitate comercială.

Reprezentanții guvernului german se stabiliră la Lome, pe coastă.

O importantă rețea de cale ferată de 130 km. lungime, lega Lome de Linterland, Cifra importului și exportului anual era, în 1912, de 900.000 mărci. Togo avea atât cât îi trebuia pentru existența sa și simția o nevoie de ajutorul Reich-ului.

Politica germană colonială nu atingea drepturile băștinașilor, fapt confirmat și de istoricul englez *Iohnston*.

Comerțul togolez își are bazele în epoca auto-ballică, atunci când el căuta să asigure poporului german pătrunderea în colonie.

Nu mai puțin fructuoasă a fost politica Germaniei în Camerun, a cărui ocupare contemporană cu ocuparea Togo-ului, a fost realizată tot de exploratorul Nachtigall, care desvoltă planurile consulului englez *Hewett*. Funcționarul britanic Hewett, lucra de multă vreme pentru a asigura țării sale protecțiunea asupra coastei cuprinse între Lagos și Camerun; însă Nachtigall, mai abil decât englezul, reuși să neutralizeze acțiunea lui Hewett. In timpul verii anului 1884, exploratorul german plecă din Togo străbătând Camerun-ul și încheind pacte de amicițíe cu capii locali cei mai influenți. Angliei îi rămase numai o fâșie de teritoriu căruia trebuia să i se adapteze mijloace de progres asemănătoare acelora ale coloniștilor germani.

Spre deosebire de Togo, în Camerun, dela 1904 până la 1905, desvoltarea colonială n'a progresat. Au izbucnit câteva răscoale ale negrilor Bantu, până când influența germană se stabili de-alungul râului Seiori și pe lacul Tehad.

Intre timp, în primele decade ale veacului XX s'au construit linii ferate socotite ca un model de tachnică. Printre cele mai principale sunt: linia ce pornește din Victoria (golful Ambas) trece pe la poalele muntelui Camerun și ajunge până la Buca, fostă capitală germană, situată la 3000 de metri deasupra nivelului mării. Apoi, calea ferată care pornește dela gura fluviului Camerun și și înconjoară munții Manenguba spre Bayon.

Prin adăugirea teritoriului aflat la sud și est de Camerun, cedat de către Franța Germaniei în 1911—1912 și printr'o extindere de 100.000 km. pătrați, colonia germană se întinse până la coasta nordică a Gabon-ului. In felul acesta Germania și-a asigurat posesiunea vastului și bogatului bazin al Sangei, curs de apă din teritoriul Faug.

Și în Camerun desvoltarea comerțului a primit un impuls puternic de la coloniștii germani. Războiul de azi aduce pe planul actualității problema coloniilor germane.

GIBRALTARUL

(Urmare din pag. 9-a)

baza navală a fost completată cu lucrări noui..

Atacul terestru pela Nord sau cel marin, pela Sud și Sud-Est, poate fi în parte anihilat de acțiunea unor puternice baterii, compuse din tunuri de cel mai mare calibru, situate în poziții mult prea ridicate pentru a putea fi vulnerabile și dispunând de o arie de tir întinsă.

Galeriile fortificate ce pornesc spre Nord și Nord-Vest sunt formate din două etaje. Meterezele săpate în aceste galerii au fost construite la intervale regulate de 10 metri.

Latura estică a promontoriului este atât de abruptă încât nu poate fi supusă unui asalt, cel puțin după părerea experților englezi.

Numărul și calitatea diferitelor guri de foc a fost continuu pe primul plan al preocupărilor strategilor englezi.

Portul, ameliorat, are și un minunat bazin pentru adăpostirea navelor de ravitaliere și de război. In ultima vreme englezii sunt pe punctul de a termina lucrările de săpare a canalului care va tăia peninsula de continent, transformând-o într'o insulă.

Acest canal început de mauri a fost părăsit de veacuri și peste lucrările începute, s'a depus uitarea. Englezii lucrează de zor la completarea canalului schițat de strategii lui El Tarik.

Prin realizarea canalului, problema apărării Gibraltarului, a fost examinată sub aspectele cele mai importante.

Garnizoana engleză (4000 de oameni în timp de pace) a fost mărită; observatorii spanioli cred că 14.000 de oameni asigură azi apărarea stâncii. Dintre aceștia 4000 sunt artileriști și 2000 provin din trupele de geniu.

Materialul de război nou și în cantitate suficientă, a fost expediat de la inceputul războiului. Totuși Gibraltarul a văzut că importanța sa strategică a scăzut mult datorită nouilor mijloace ofensive. Marea desvoltare a aviației adevărată cucerire a veacului — și imensele sale posibilități de distrugere, reprezintă o piedică serioasă pentru apărarea sigură a promotoriului.

In orice caz, un atac general încercat pe pământ, pe mare și prin aer, va putea fi eficace numai atunci când un bombardament aviatic puternic, ar distruge depozitele de muniții și de alimente, slăbind astfel rezistența adversarului.

Dar și în acest caz ar putea intra în joc elemente diferite cari să influențeze și chiar să rezolve în mod deplin, situația.

HARTIA VECHE — O MATERIE PRIMĂ DE MARE NECESITATE

Dacă ar trebui întrebuințat numai lemnul pentru fabricarea hârtiei, atunci pădurile noastre ar deveni repede câmpii. Cea mai bună materie primă pentru fabricarea hârtiei este totuși hârtia veche. 22 tone de hârtie veche corespund cu 66 metri cubi de lemn. In fotografia noastră, încărcarea unor baloturi de hârtie veche, într'o gară germană.

Programele tuturor posturilor europene pe toate gamele de undă sunt redate amănunțit în excelenta revistă „RADIO"

CITIȚI **MARIANA** REVISTA FEMININĂ

Admininstrația marelui cotidian francez „PARIS SOIR" publică săptămânal o nouă revistă denumită „7 JOURS"

„7 JOURS"

redă toate faptele săptămânei din Franța și străinatate, precum și o importantă parte literară compusă din povestiri și nuvele. Cititorii „MATCH-ului vor regăsi în „7 JOURS" o parte din rubricile pe cari le apreciau.

Citiți **„Medicul Nostru"**

Cea mai bună și mai frumos ilustrată revistă de specialitate.

Să nu vă mirați că îi vine să cânte!

Și-a uns doar fața cu NIVEA!

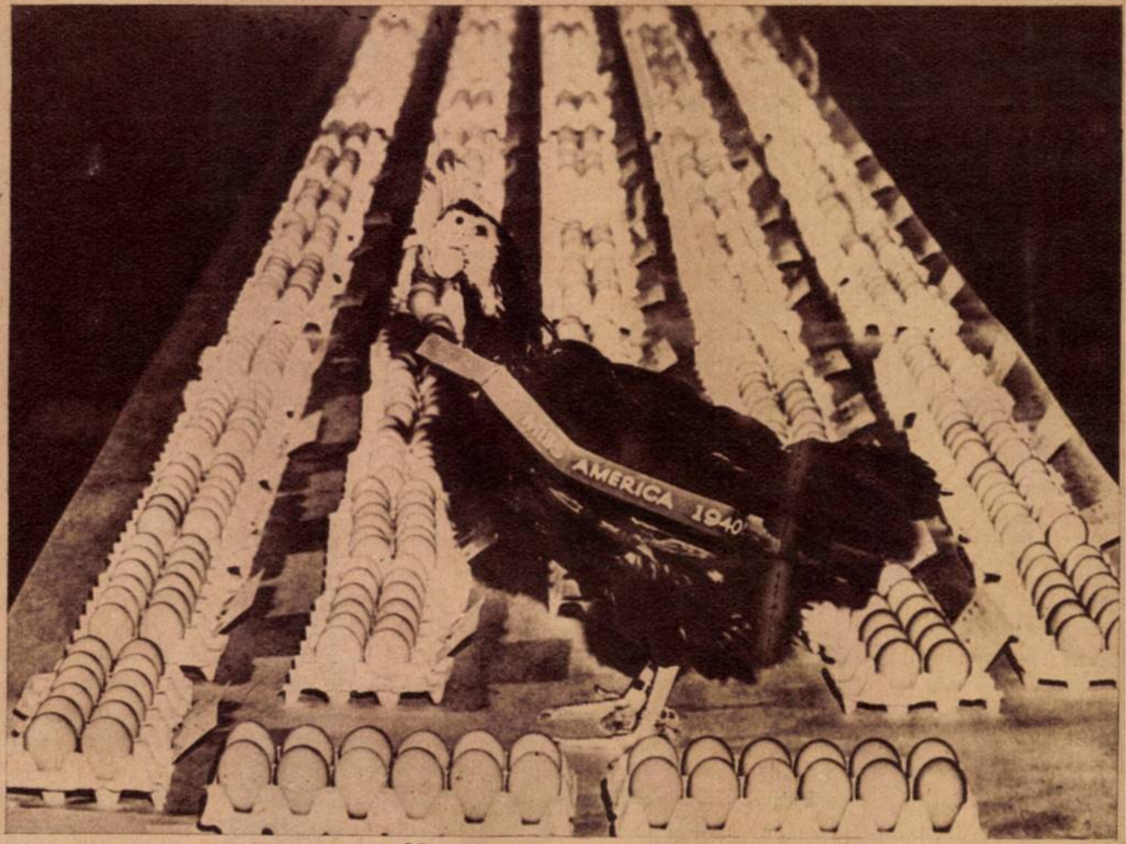
Inainte de a da cu săpun, masați bine pielea cu NIVEA. Numai atunci vă puteți rade ușor și comod, fără dureri și fără tăieturi!

„REALITATEA ILUSTRATĂ". Editura „Ziarul" S. A. R. București. Inscrisă sub Nr. 2?9, Reg. Publ. Periodice la Trib. Ilfov S. I Com. Revista săptămânală tipărită la Heliogravură și un supliment „De toate pentru toți". Redacția și administrația, Str. Th. Masaryk 17, București. Cec Poștal 4083. Red. responsabil: Ionescu T. George (G. R.). Prețul abonamentelor: un an (52 numere) lei 400; 6 luni (26 numere) lei 225; 3 luni (13 numere) lei 120. Anunciurile se primesc la administrația revistei. Plata taxelor poștale în numerar conform aprobării Direcției Generale P. T. T. Nr. 15.585/939.

IMPRIMERIILE „CUVÂNTUL" S. A. R. BUCUREȘTI

S'AU IMPLINIT 30 DE ANI DELA MOARTEA INTEMEETORULUI „CRUCII ROȘII"

La Heiden, în Elveția a murit, în ziua de 30 Octombrie 1910 un dintre cei mai celebrii cetățeni ai Elveției: Henri Dunant, întemeetorul Crucii Roșii, din care fac parte astăzi 63 de națiuni s'a născut la Geneva la 8 Mai 1828 ca fiu al unor oameni bogați. A luat parte la bătălia dela Solferino. Suferințele răniților și a invalizilor l-au impresionat într'atât, încât a hotărât să dedice toată activitatea înființării unei societăți de binefacere pentru alinarea suferințelor. A pus astfel bazele instituției „Crucii Roșii". Dunant era un înfocat propagandist al său și a căpătat adeziunea celor mai multe capete încoronate din Europa. I s'a decernat premiul Nobel pentru pace, a cărui valoare a donat-o în folosul instituției.



DIN TOATĂ LUMEA

AMERICANII AU ALES PE CEA MAI ORIGINALĂ „MISS"

Săptămâna trecută a fost aleasă în mod solemn în Statul Texas (U. S. A). „Miss America 1940" a găinilor. Acest titlu a fost decernat găinei care a ouat 340 ouă în 51 de săptămâni!

—

UN BUN EXEMPLU

Familia Jones din Virginia, Statele Unite, are 17 fii, botezați toți cu numele diferiților președinți ai Statelor Unite.

CITIȚI

MAGAZINUL

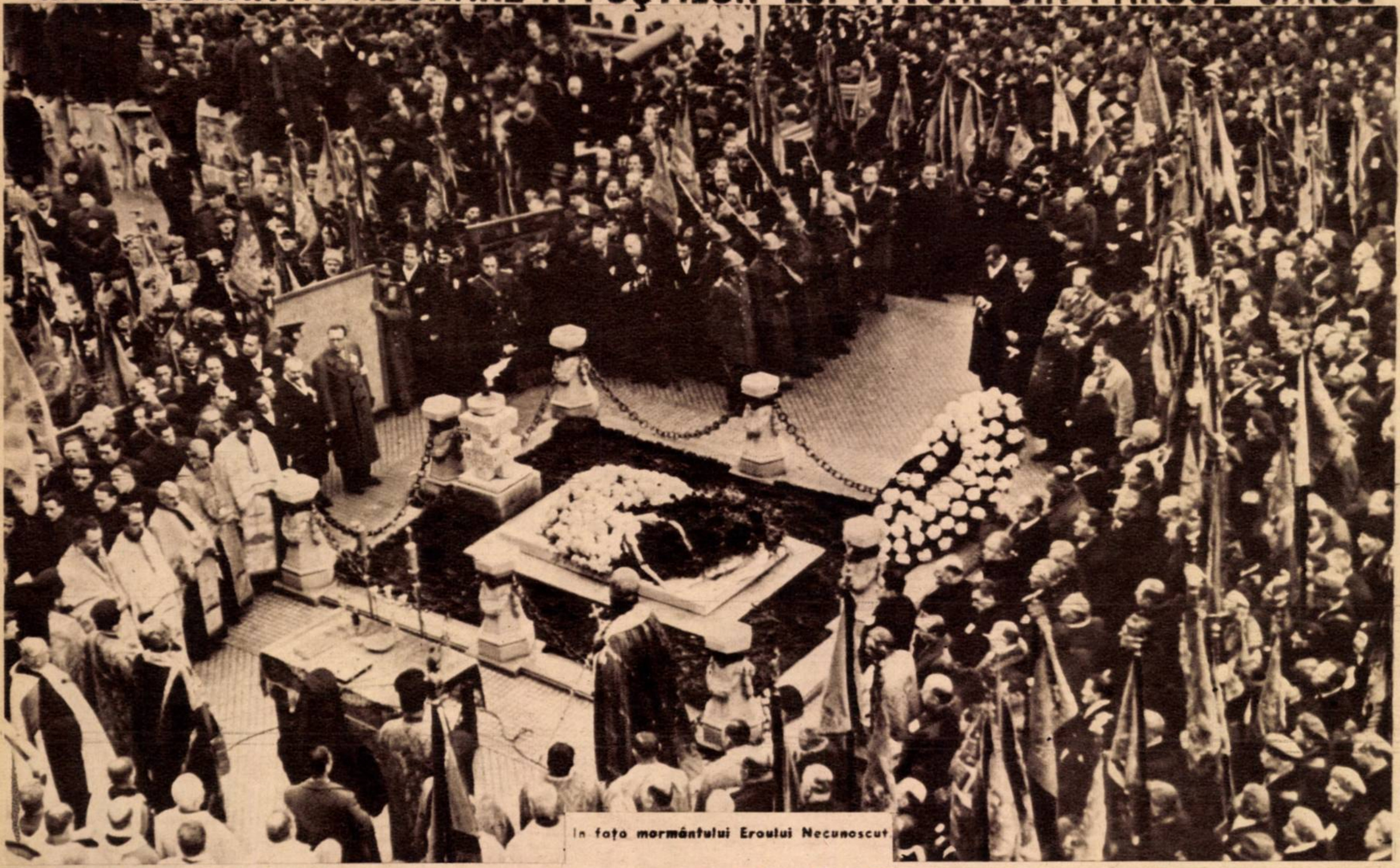
Biblioteca Universitară Iași

REALITATEA ILUSTRATA
RI

COLECTIA

ANUL XIV No. 726
17 DECEMBRIE 1940
20 LEI

IMPRESIONANTA ADUNARE A FOŞTILOR LUPTĂTORI DIN PARCUL CAROL



In fața **mormântului** Eroului Necunoscut

Defilarea cavalerilor ordinului Mihai Viteazul.

D. general **Antonescu**, Conducătorul Statului Român şi Preşedinte al Consiliului de miniştri, citindu-şi discursul.

Bazarul anual al Soc. Principele Mircea a fost inaugurat Joi 12 Decembrie la Cercul Militar, în prezența A. S. I. Arhiducese Ileana, a Doamnelor din Comitet şi a unui numeros public

SOSIREA NOULUI MINISTRU AL JAPONIEI LA BUCUREŞTI

Primirea în Gara de Nord

AL DOILEA CRĂCIUN sub RĂZBOI

TITLUL de mai sus s'ar părea, la prima vedere, că se referă la vreo povestire ocazională, petrecută cândva. O poveste tristă, cu suferinţe, lacrămi şi morţi, menită să ne deştepte compătimirea pentru acele epoci întunecate din istoria neamului omenesc, epoci de ucidere între fraţi, de căminuri pustiite şi fiinţe dragi plecate pentru totdeauna. Din nefericire, însă, istoria se repetă şi aşa cum spunea un mare scriitor, istoria se repetă în episoadele ei tragice.

După douăzeci şi doi de ani, de pace, de nădejdi într'un viitor lipsit de primejdii, omenirea trăeşte iarăşi sub aripa rece a Zeului Morţii. De aproape doi ani, tunul bubue şi în groaznica simfonie a măcelului, oamenii cad pe fiece zi tot mai mulţi,

Crăciun 1940... Al doilea Crăciun sub război... Crăciun trist, cu lume necăjită, speriată, îndoliată... A dispărut belşugul, bucuria, forfoteala de pe uliţi, momentele de duioşie şi înviorare sufletească ce precedau Sf. Sărbători.

Acum, oraşele pământului sînt învelite în linţoliul negru şi rece al camuflajelor, de teama morţii ce se plimbă prin v ă z d u h cu 900 km. pe oră. Pe străzi, la ferestrele oamenilor, întunerec şi tăcere... Ici şi colo, câte o umbră se strecoară grăbită, priveşte în jur cu teamă şi se pierde în noapte, frământând zăpada sub picioare.

Crăciunul era altădată bucuria copiilor şi mulţumirea sufletească a părinţilor cari pregătesc daruri; astăzi aceeaşi sărbătoare mare vine să fie p r i l e j u l unei uriaşe r u g ă c i u n i pentru pace, pentru isbăvire sufletească şi regăsire a dragostei de aproapele.

Acum aproape două mii de ani, într'un staul sărăcăcios dela marginea Betleemului, o Sfântă Fecioară a născut pe Fiul Omului, cel care a suferit mai apoi şi s'a răstignit pentruca omenirea să înţeleagă cel mai sfânt adevăr. Iubirea. Iubirea de aproapele, de adevăr, de Dumnezeu, — dragostea pentru cele eterne prin care noi oamenii ne ridicăm pe treptele desăvârşirii.

Astăzi, aceeaşi mare sărbătoare străjueşte sufletele n o a s t r e. Cununa de spini a Mântuitorului sângerează pe fruntea întregei umanităţi. In tranşee şi prin case, nu e suflet să nu tresară neliniştit cu gândul la ai săi.

Şi dacă nu ne mai putem r u g a Domnului ca altădată, dacă lumânările bradului vor fi în noaptea asta stinse; dacă copiilor nu le mai putem prilejui bucuriile şi belşugul vremurilor de ieri, — să avem totuşi inima sus, întărită în credinţa răsăritului de mâine. Naşterea lui Iisus Christos să ne fie simbolul acestei Invieri, ca neam şi indivizi.

O sărbătoare, mai ales ca aceasta de azi, înseamnă mai multă desfătare pentru suflet decât pentru trup. Deaceea se cade ca toţi că ne unim în în acel nobil şi spontan efort al faptelor bune. Iisus nu s'a născut, n'a suferit şi n'a înviat, pentruca noi să ne înbuibăm oridecâteori avem prilejul să-i celebrăm amintirea. Simbolul sfânt al apariţiei Sale printre oameni trebue să ne închege din dorinţa fiecăruia dintre noi de a face cât mai mult bine în jur, de a descreţi frunţile celor amărâţi, de a le încălzi trupurile rebegite de frig şi chinuite de foame.

Creştinism fără omenire, fără jertfă şi credinţă, nu se poate.

Războiul a adus între altele mizeria, sărăcia, nu numai la popoarele care sânt prinse în hora lui, ci şi la celelalte care stau deoparte. Cheltuelile de înarmare făcute pentru paza la hotare, un an agricol rău, sistarea comerţului şi atâtea alte nenorociri, au adus omenirea într'o stare f o a r t e grea. Lipsurile, cu tot cortegiul lor nelipsit, sânt stăpâne pe punga şi în casa a mii de cetăţeni.

Să nu-i uităm!

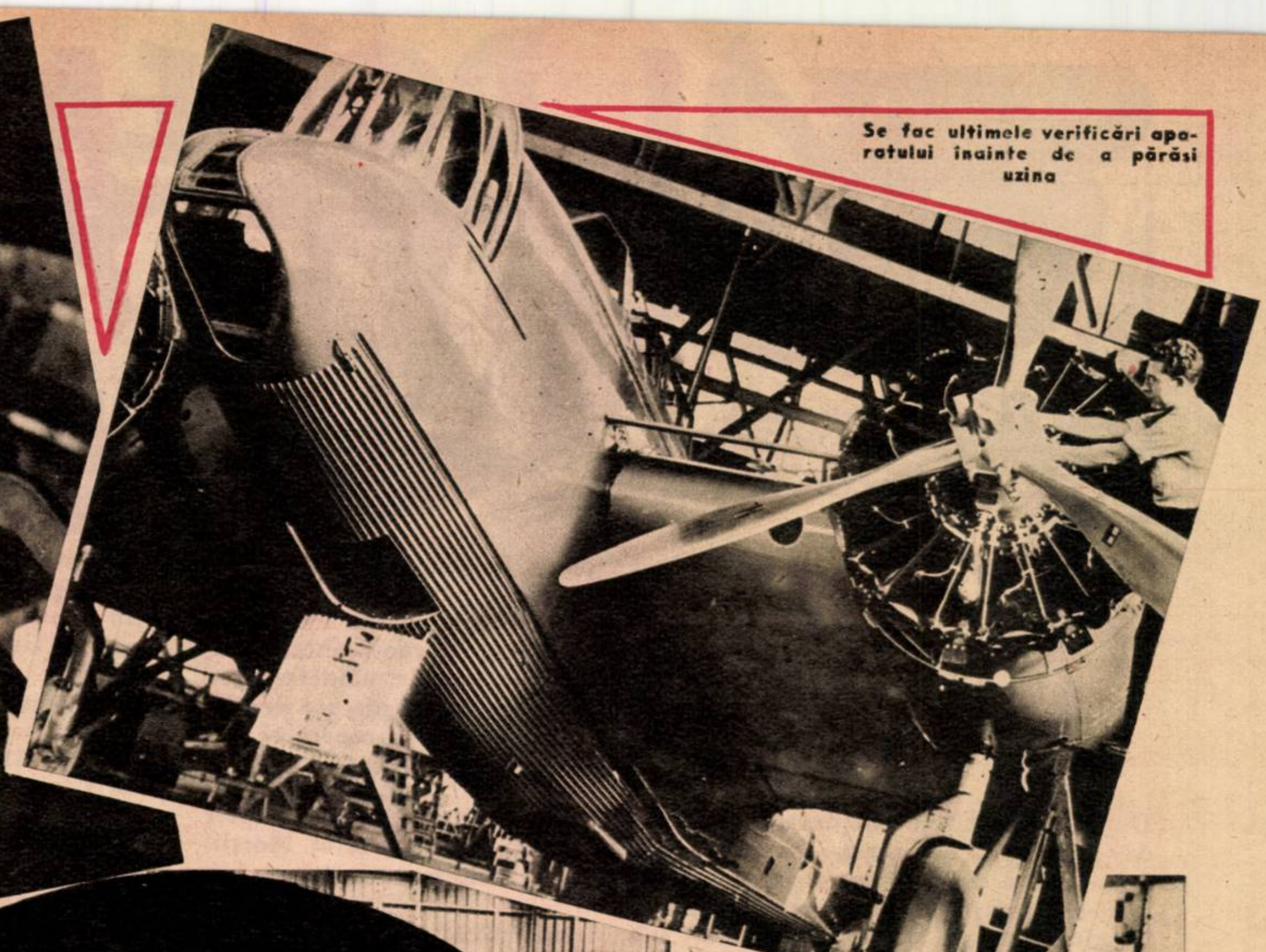
Unii dintre noi, cari vom avea totuşi rara ocazie de a privi un pom de C r ă c i u n, chiar cu lumânărilile vopsite în albastru, să nu-i uităm pe acei cari rătăcesc aproape goi pe uliţă; să nu uităm că pe multe mese lipseşte o bucată de pâine sau un lemn în sobă; să ştim în tot ceasul că pacea dinăuntru este rodul camaradului care la hotarele b ă t u t e de frig şi primejdii, ne păzeşte cu arma în mână, gata să moară apărându-ne viaţa şi pământul patriei care l-a născut.

Crăciunul 1940. Crăciunul războiului, al jertfelor şi al lipsurilor, t r e b u e să-l trăim ca atare. In toate ţările, apeluri şi iniţiative au pornit în toate straturile sociale, cu un singur scop: ajutarea celor căzuţi în suferinţă. Ţara noastră, deşi ferită de ororile războiului, a cunoscut din plin suferinţa. Zeci de mii de fraţi refugiaţi înoată în nevoi; pentru ei Crăciunul e amintirea dureroasă a Căminului lăsat p r a d ă străinului. Alte sute de mii de fraţi români v e g h e a z ă în tranşee şi fortificaţii, cu arma în mână şi cu ochii ţintă spre p r i m e j d i a care ar

(Cont. în pag. 23)

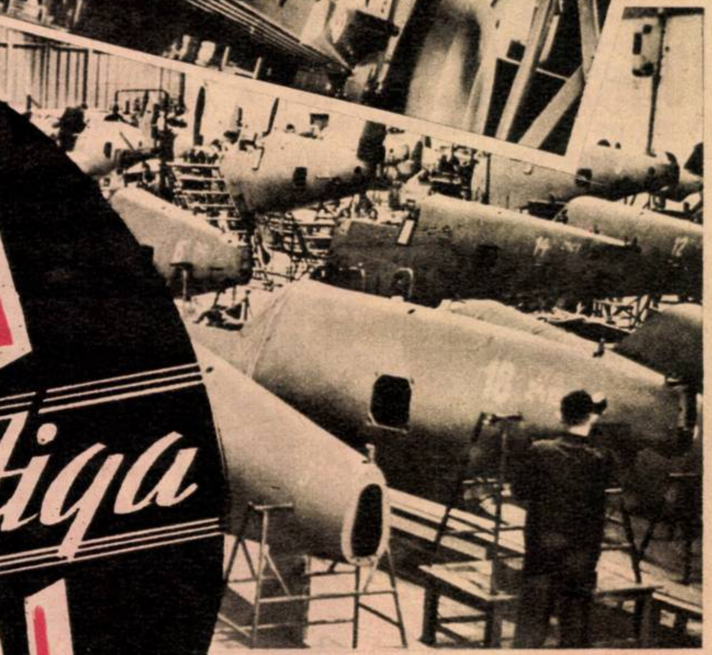
(Continuare în pag. 19-a)

Verificarea cartușelor, odinioară, într'o pirotechnie franceză



Se fac ultimele verificări aparatului înainte de a părăsi uzina

FRANȚA nu putea câștiga RĂZBOIUL



Interiorul unei mari fabrici de avioane

CU cât ne gândim mai mult la condițiunile în cari a început războiul, cu atât rămânem mai uimiți văzând ușurința și inconștiența celora cari au târît Franța în dezastru.

Pentru a ști dela început că Germania avea asupra Franței, fără să vorbim de efective și instrucție militară, o superioritate impresionantă de material, nu era nici o nevoe să se organizeze vreun serviciu anevoios și complicat de spionaj. Dacă numărul exact al carelor de asalt, mijlocii și grele, al avioanelor de bombardament și de vânătoare putea să fie ținut secret, în schimb nimic nu era mai accesibil, mai cunoscut de toți decât posibilitățile ei industriale, adică ceeace s'ar putea numi „potențialul ei de armament".

Puști, mitraliere, tunuri, care de asalt, avioane, se fabricau din fier și din oțel, în uzinele a căror capacitate de producție nu era un secret pentru nimeni. Era de-ajuns celui dintâi venit să se plimbe prin anumite părți ale Germaniei, în Ruhr mai ales, (ceeace nu era interzis de nici un regulament), spre a descoperi că aceste regiuni nu erau altceva decât o uzină haotică, în care, pe întinderi de zeci de kilometri, cuptoarele pentru topitul mineralelor de fier se înșiruiau unul lângă altul. O simplă călătorie cu trenul ar fi recoltat în această privință indicii abundente și prețioase.

Cărbunele fiind sufletul oricărei industrii, conducătorii de eri ai Franței puteau la nevoie, pentru a stabili față de Germania o superioritate zdrobitoare, să compare randamentul uzinelor germane în huilă, coks, lignit, cu acela al Franței. Disproporția era atât de mare, încât orice om înzestrat cu bun simț și judecată sănătoasă nu putea ajunge decât la o concluzie: imposibilitate absolută pentru cel slab de a ataca vreodată cu succes pe cel tare. Și dacă se trece peste acest obstacol fundamental, catastrofa este de neînlăturat. Intr'unul din numerele recent sosite la noi, „Illustration" a publicat, în această privință, documente și cifre profund impresionante.

După statisticile oficiale pe cari toți și îndeosebi conducătorii Franței, aveau putința să le consulte, Germania extrăsese din minele sale, în 1938, enorma cantitate de 186 milioane tone de huilă, ceeace reprezintă o ușoară creștere față de cifrele anului precedent — și ele destul de ridicate. Producția ei de coks era de 45 milioane, iar de lignit 154 milioane. Totalul, dacă i se adaugă brichetele de huilă și de lignit, atinge cifra prodigioasă de 381 milioane de tone.

Voiți să cunoașteți acum cifra producției franceze? După autorul articolului ea era de 46 milioane tone în 1938 — inclusiv huilă și lignit — adică aproape *de nouă ori mai puțin*.

Cum se explică această diferență? Desigur într'o bună parte prin bogăția în combustibil a subsolului german și prin munca mult mai considerabilă pe care-o depun minierii germani.

Acesta-i un punct asupra căruia trebue să stăruim mai mult. Venirea la putere a Frontului Popular, săptămâna sacra sfântă de patruzeci de ore, adesea redusă la treizeci și șase, momentele de libertate ridicate la rangul unei instituții naționale făcuseră să se abată asupra Franței un val uriaș de nepăsare și lene. Sub acel guvern randamentul exploatării cărbunelui scade în proporții îngrijorătoare. Consumul intern începe să-i resimtă lipsa. Francezii sunt nevoiți să cumpere de peste hotare plătindu-l cu export și mai ales cu aur pe care nu sunt în stare să-l extragă din solul lor.

Intr'o zi, când autorul articolului vorbea în această privință cu un inspector general de mine, cel mai indicat să cunoască problema, acesta semnala o altă consecință dezastruoasă a faimoaselor legi concepute și aplicate de Frontul Popular.

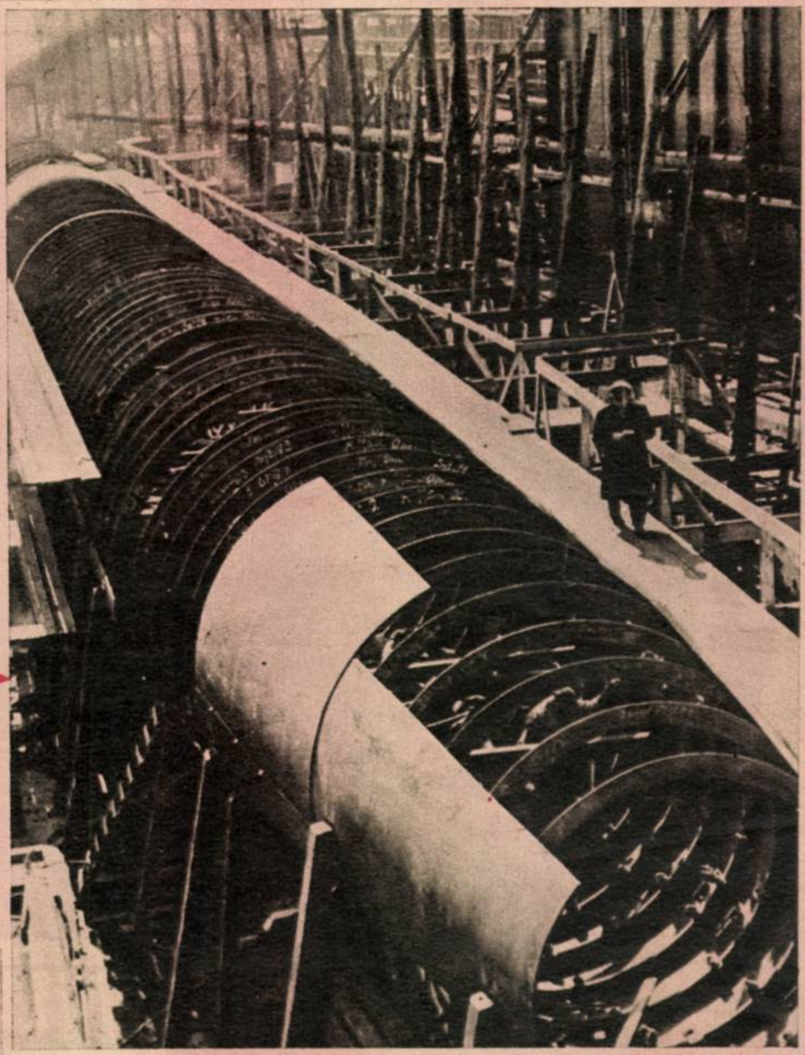
După spiritul acestei noui Evanghelii, care trebuia să aducă poporului francez prosperitatea, fericirea, o adevărată epocă de aur, muncitorii buni și răi, adică cei cari produc mult și cei cari produc puțin, trebuiau să primească un salar aproape egal. Marea preocupare a

Intr'o mină de lignit

guvernanților era să micșoreze această diferență de tratament în virtutea principiului că fiecare trebue să fie plătit mai puțin după meritele sale decât după nevoile sale. Vedem aici una din acele idei extravagante cari pretind să institue printre muritori o egalitate himerică al cărei prim rezultat este de a ucide încetul cu încetul dorința și foloasele oricărei străduinți.
Un bun minier, continuă interlocutorul, nu mai avea interes să mențină mijlocirea cantității cărbunelui pe care-l poate extrage deoarece constată la sfârșitul săptămânii că suma cuvenită lui nu prea depășea pe aceea care-o primea un nepriceput sau un leneș.
Intronarea unui asemenea sistem aplicat nu cutărei sau cutărei corporații, ci ansamblului națiunii însemna eliminarea elitelor a căror formare și desvoltare se vedeau din ce în ce mai descurajate.

★

După cărbune, fierul, al cărui rol este primordial în fabricațiunile de războiu.
In 1938, Germania dispunea de 11 milioane tone de minereu de fier în loc de 8 milioane în 1937, ceeace reprezintă un spor considerabil. Producția ei de fontă brută atinge 18 milioane de tone în 1938 contra 15 milioane în 1937. In Franța, producția din 1938 este de 6 milioane tone, adică numai *o treime*.
Pentru oțelul brut, acelaș progres al industriei germane: 23 milioane de tone în 1938 față de 19 în anul precedent. In Franța, 6 milioane de tone, adică numai *o pătrime*.
Prin urmare, de nouă ori mai puțină huilă sau lignit, de trei ori mai puțină fontă, de patru ori mai puțin oțel brut. Se poate vedea din aceste cifre starea în care se aflau Francezii.
Aceeași inferioritate în ceeace privește industriile chimice, electrice, textile, carburanții. Iar benzină sintetică Germania produce mai bine de un milion de tone față de 150 de mii în 1933 când Adolf Hitler a luat puterea. Progresele în această ramură au fost uluitoare.
Ameliorarea nu se simte numai în domeniul industrial. Ea s'a întins și la agricultură: aproape 20% pentru grâu, din 1937 până în 1938, cam tot atât pentru secară și orz. Dacă francezii s'ar fi bizuit pe blocus ca să înfometeze Germania, speranțele lor în această privință ar fi fost comit înșelate.
Intr'un războiu în care materialul trebue să joace un rol infinit mai mare decât în 1914, puterea industriei germane comparată cu a Franței era atât de mare încât asigura celei dintâi o superioritate zdrobitoare. De ce bărbații de stat francezi cari n'o puteau ignora, n'au ținut seamă de ea în hotărârile lor? Sprijinul Angliei nu putea cu nici un chip să compenseze inferioritatea țării lor. Căci, desigur, Marea Britanie n'avea prea multe uzini pentru nevoile armatei, marinei și aviației sale. Dimpotrivă, totul arată că ea nu avea destule.
Cât privește un ajutor rapid, eficace din partea Statelor Unite, este fapt sigur pentru orice om cuminte că acest concurs n'ar fi putut lua un caracter militar. America, chiar dacă ar fi voit — și ea nu voia — nefiind în stare să i-l dea.
Așa dar, cu o lipsă totală de chibzuială, cu o necunoaștere completă a realităților și faptelor, conducătorii Franței de eri au aruncat țara într'un războiu pe care ea n'avea absolut nici o șansă ca să-l câștige.



Intr'un mare atelier de confecționare a parașutelor

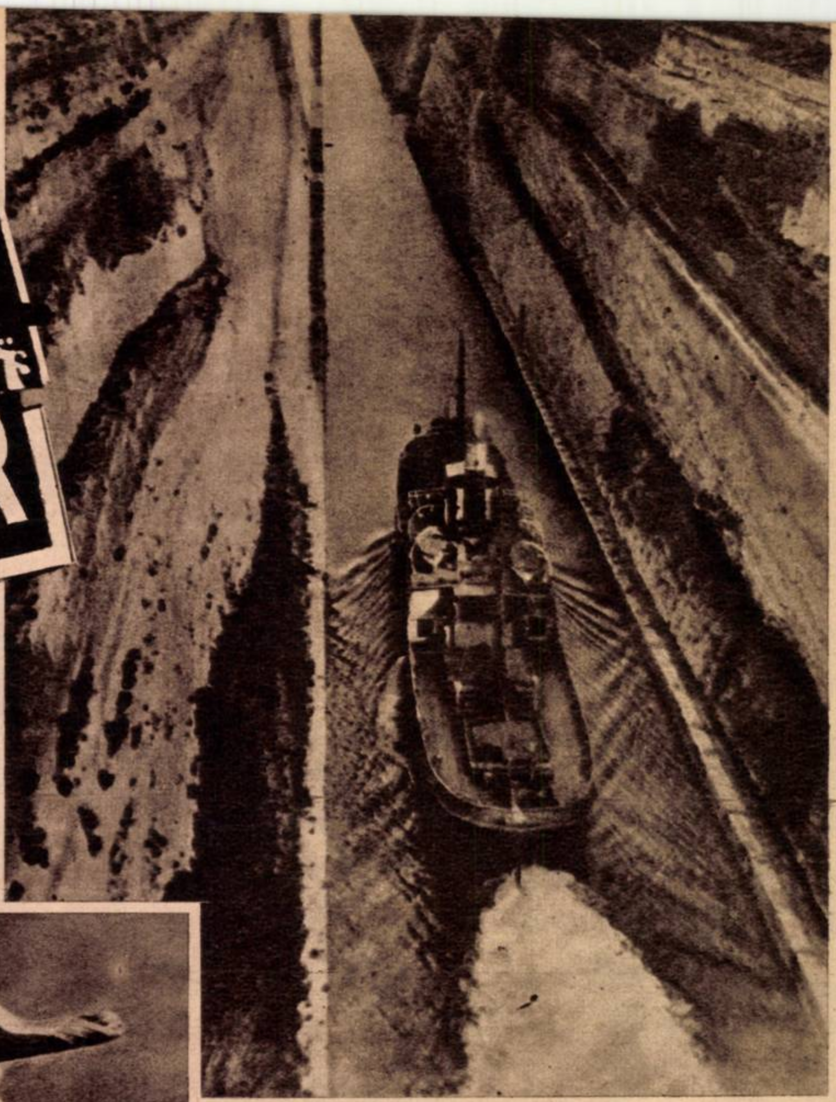
...Erau lucrători buni și răi dar din nenorocire mai mulți răi și nepăsători

Vederea unui șantier pentru construcția submarinelor

Mareșalul Petain primind flori dela o tânără alsaciană, la Arles

GRECIA
NORVEGIA BALCANILOR

ZIARELE italiene au stabilit o interesantă analogie între situațiile geografico-strategice ale Norvegiei și Greciei.
Cele două țări sunt situate pe poziții geografice avantajoase pentru a putea fi manevrate, una împotriva Germaniei, alta împotriva Italiei. De aceea rolul acestor două fronturi de luptă poate fi capital pentru selecționarea conflictului armat dintre puterile Axei și Anglia.
Pentru a putea bloca coastele Germaniei și pentru a-și creea baze aero-navale durabile invingerii puternicului ei adversar, Marea Britanie a încercat la începutul actualului conflict european, să ia în stăpânire Scandinavia, bogată în posibilități și avantagii strategice.
Debarcarea în Norvegia, plănuită de guvernele aliate, n'a putut fi pusă în aplicare datorită spiritului de prevedere a conducerii militare germane, care a dus până la capăt, acțiunea rapidă de invadare a peninsulei scandinave, ocupând astfel extraordinare poziții defensive și câștigând o respirație liberă spre Marea Nordului.
Acțiunea italiană împotriva Greciei, are o evidentă afinitate cu acțiunea germană din Norvegia. Adevăratul interes pe care-l prezintă noua fază a războiului, constă în încercarea Axei de a turbura anumite calcule britanice, determinând o schimbare a actualelor poziții politico-strategice ale Greciei.
Roma a înțeles că planul englez era de a transforma Grecia și insulele ei în baze aeriene și navale, destinate să apropie frontul aerian de zonele de interese vitale ale puterilor Axei.
Astfel, după cum a subliniat presa italiană, domnul Churchill proectase improvizarea unor câmpuri de aviație în Tesalia și în Epir, pentru a stânjeni navigația italiană, amenințând în acelaș timp centrele italiene și zonele de interese economice ale Germaniei în Sud-Estul european.
În acelaș timp, prin stăpânirea apelor grecești, englezii sperau să asigure navigația convoaielor necesare pentru a transporta din Turcia, în Egipt și Palestina, hrana și mijloacele de rezistență ale trupelor britanice din Orientul Apropiat.
Italia a luat cunoștință de intențiile engleze și pentru a preveni o lovitură ce i-ar fi putut amenința prestigiul militar și diplomatic, a pășit la acțiunea eroică și rapidă de ocupare a peninsulei elene.
Se cunosc împrejurările în care premierul regatului



Canalul de corint în apropiere de Patras.

Corfu, citadela insulei cu acelaș nume

Regele George al Greciei în uniforma de ofițer al marinei.

Piața orologiului în Ianina

Casarma vameșilor greci la marginea orașului Borgo Tellrai, ocupat în primele zile de italieni.

Soldații strâng bolovanii de piatră pentru pavarea străzilor.

Delicvenți, așteptând eliberarea din închisoare

—

Autobuz pe traseul Atena-Pireu

Dela înălțimea ferestrelor zăbrelite, deținuții privesc intrarea trupelor italiene în oraș

—

Serviciul de pază în curtea unei închisori

elen a refuzat să dea ascultare ultimatum-ului italian. De atunci războiul italo-grec continuă într'un ritm viu, încetinit în ultimele zile de înăsprirea condițiilor atmosferice.

Pentru a duce până la capăt comparația dintre Grecia și Norvegia, trebue să spunem că peninsula elenă cu insulițele ei numeroase ce oferă admirabile adăposturi unei flote aflată în războiu, era de fapt o poziție de luptă a Marei Britanii, pentru apărarea hegemoniei sale mediteraniene.

Este adevărat că această hegemonie a fost în ultimele săptămâni grav compromisă, de acțiunile îndrăznețe ale unităților navale italiene; astfel că s'ar putea spune că Anglia, luptă în războiul italo-grec, nu pentru apărarea unui aliat, nu pentru respectarea unor garanții militare acordate în împrejurări politice și militare grele, ci pur și simplu pentru a asigura ravitalierea armatei sale orientale ce se se făceau prin porturile grecești și mai ales pentru a împiedeca închiderea căilor spre India și spre conductele de petrol din Mossul.

Peninsula greacă e minunat așezată în Mediterana orientală pentru a domina Marea Egee și Balcanii, Dardanelele și Adriatica.

La bazele principale din Pireu, Salamina, Salonic și Corfu, se adaugă multe alte porturi capabile să fie rapid transformate în baze navale. Aceste baze împreună cu numeroasele insulițe ce garnisesc coastele elene, constituind admirabile puncte de plecare pentru unitățile marinei grecești și alături de bazele aeriene existente, cari sunt susceptibile de a putea fi rapid înmulțite, formează un sistem geografico-strategic de mare valoare, în stare să-și extindă influența până în Pelestina și Siria, până în Turcia și în Bosfor.

Chiar pe vremea când arma aeriană nu-și arătase importanța, valoarea strategică a Greciei era deosebit de apreciată de strategii englezi, fapt deosebit prin interesul arătat de Anglia peninsulei grecești, încă de pe vremea războaielor napoleonice.

Se știe că încă din vremea lui Napoleon, Marea Britanie a cucerit în bazinul mediteranian poziția de mare putere navală și de arbitru al politicei din acest vast spațiu.

Ocuparea insulei Corfu, stăpânită până în anul 1864 de englezi și a insulelor din Marea Ionică, protejarea mișcării de independență a grecilor, politica britanică de sustragere a statului elen nou-născut, de sub influența rusă și franceză, toate acestea dovedesc că Anglia a înțeles din timp, importanța Greciei din punct de vedere geografico-strategic. Grecia a fost pentru politica imperiului britanic o poziție politico-navală, ce nu trebuia să fie abandonată. Așa cerea tradiția diplomatică și tot astfel poruncea instinctul de conservare al națiunii britanice.

După cum Anglia a reușit să-și asigure prietenia Portugaliei pentru a supraveghea de pe malurile fluviului Tago, politica Spaniei, tot astfel din Grecia, Anglia putea asvârli asupra Italiei o privire atentă, ținând în frâu tentințele juste ale marei puteri axiale pentru asigurarea spațiului ei vital în Marea Mediterană, și constituind pentru Roma o amenințare permanentă.

(Continuare în pag. 23-a)

Iată drumurile Greciei, așa cum le-au găsit soldații italieni

×

Evzoni, în clipe de libertate

Greta GARBO

APĂRĂ FEMEILE IMPOTRIVA BĂRBAŢILOR CARI NU LE POT INŢELEGE

IN istoria omenirii, vedem că au existat şi există bărbaţi buni sau răi. Dar întâlnim acolo numai femei perfide. Dece? Nu cumva femeea virtuoasă, asemeni popoarelor prea fericite, e sortită să nu aibă istorie? Acest paradox putea să satisfacă numai un popor primitiv în mijlocul căruia femeile nu erau considerate decât ca nişte jucării plăcute, sentimentale, aduse de lume cu menirea de-a insenina viaţa stăpânului creaţiunii: omul. Dacă o femee virtuoasă n'are istorie, dece un bărbat virtuos ar trebui să aibă una? Adevărul este că morala şi literatura — la fel ca şi istoria — au fost scrise din timpuri imemoriale numai de bărbaţi şi că niciodată n'a existat vreunul printre ei care să fi înţeles, deplin, sufletul femeii...

Adeseori am auzit afirmaţiuni de soiul acestora: „Femeile sunt lipsite de sistemul logicei". „Femeile n'au o noţiune exactă a onoarei" şi chiar: „Femeile nu cunosc simţul proporţiilor". Toate acestea sunt adevărate, bine'nţeles, dacă logica, onoarea, simţul proporţiilor sau orice altă facultate de acesc gen sunt privite prin unghiul vizual bărbătesc. De fapt, femeile au un simţ foarte ascuţit al proporţiilor, al onoarei, al logicei, dar acest simţ nu este acelaş ca la bărbaţi. Iată o particularitate pe care, dacă nu mă'nşel, majoritatea bărbaţilor o scapă în vedere. Presupuneţi că noi, femeile, ne-am hotărî într'o bună zi să înfruntăm bărbaţii, spunându-le: „Voi n'aveţi simţul exact al proporţiilor, al onoarei, al logicei..." Cine credeţi că ne-ar contrazice? Nimeni... afară de bărbaţi! Prin urmare, e evident că punctul de vedere al bărbaţilor şi acela al femeilor se deosebesc în mod substanţial fiindcă sunt de natură felurită. Dar cine poate spune că punctul de vedere bărbătesc este legitim iar cel femeesc nu? Bărbaţi şi femei — toţi şi toate — nutresc anumite năzuinţi a căror valoare nu se poate discuta de către sexul celălalt findcă mentalitatea care le judecă e deosebită şi nu stau în cumpănă să sacrifice totul pentru a le traduce în realitate. Dovada că simţul bărbătesc al propprţiunilor nu e mai bun decât acel al femeilor, o dovedeşte faptul că Don Chicotte era un bărbat care pentru a se acoperi de glorie, se lupta cu morile de vânt crezându-le uriaşi. Bărbatul şi femeea nu se deosebesc prin simţul logicei, al proporţiilor şi al onoarei, ci prin mijloacele de luptă ce le au la îndemână spre a se afirma în viaţă. Dacă Samson a fost un bărbat foarte puternic care a izgonit pe Filisteni trăgându-i de urechii afară din locuinţa lui. în schimb nici Dalila n'a fost mai puţin puternică fiindcă a ştiut să-l lipsească pe Samson de legendara lui vigoare tăindu-i părul. Ştiind ceeace trebue să facă, o femee nu se va înfricoşa niciodată de piedici ci va căuta în sine însăşi — sau afară de sine, când e nesesar — mijloacele cei îngădue să-şi realizeze scopurile. In orice caz femeea posedă într'un grad superior facultatea de a preţui imediat valoarea tovarăşului. Deosebit de aceasta, ea îşi cunoaşte, mult mai bine decât bărbatul, slăbiciunile proprii şi trage folosse din ele prin mii şi mii de artificii. Ea îşi cunoaşte capriciile şi le împodobeşte cu arta delicată a păianjenului şi ele exploteazā cu răbdarea

(Continuare în pag. 19)

La 15 ani...

In primul ei film „Femeea şi şarpele"

Cu partenerul ei favorit Robert Taylor, intr'un film de mare succes

ȚĂRANII DIN REGIUNEA LINIEI SIEGFRIED

Țăranii s'au adunat deasupra unei cazemate, conducătorul țăranilor din circumscripție constitue grupele și indică fiecăruia ce are de făcut.

Plugul se izbește de multe ori în schije enorme de obuze.

Doi țărani din Niederotterbach schimbă impresii de războiu.

— „Carl, îți mai amintești de ziua de 5 Iunie când eram în cantonament și când francezii au început să tragă asupra satului nostru? Și de proectilul care a căzut în plin, dar care... n'a mai găsit pe nimeni în case?"

—

In fața obstacolelor antitanc se ară din nou.

CEA mai gigantică operă pe care a înfăptuit-o *Adolf Hitler* este protecția graniței de Vest. In acest scop, el a dispus să se construiască o linie neîntreruptă de fortificații dela granița Elveției și până la cea a Olandei. Linia aceasta a fost pe alocuri dublată sau chiar triplată. Un zid de oțel și de beton, care nu poate fi comparat în ceeace privește aspectul lui gigantic decât cu zidul chinezesc. O armată întreagă de muncitori a fost mobilizată și cea mai gigantică fortificație pe care a cunoscut-o lumea vreodată a fost terminată în timpul cel mai scurt. In clipa în care cazematele și obstacolele antitanc au devenit linia frontului,

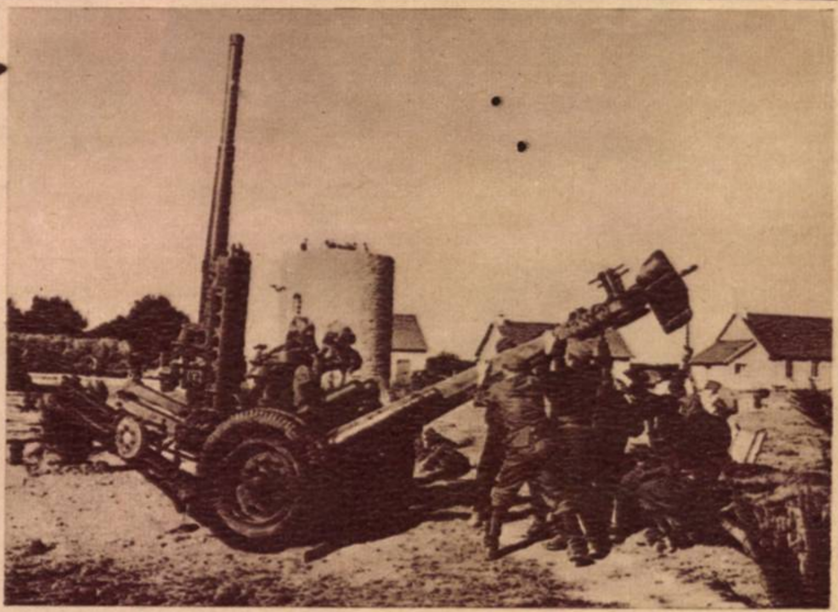
Țăranul Rudolf Kopf din Kapellen (Saarpfalz) s'a reintors de curând dela Berlin unde Führerul l-a decorat cu crucea meritului de războiu. El povestește tatălui și fiului său cum a decurs această memorabilă zi.

populația din satele învecinate a fost evacuată. Industriile mai importante au fost transportate in locuri sigure. Țăranii însă au vrut să rămână acolo, lângă brazda lor, pe care voiau s'o lucreze mai departe. S'au constituit comunități de muncă agricolă in toate satele din cuprinsul regiunei; aceste comunități de lucru din satele părăsite au intervenit acolo unde trebuia ori de câte ori a fost nevoie. Laolaltă cu soldații acești țărani și-au făcut datoria. Ei au stat mereu in slujba țării, sub ploaia de obuze de toate calibrele, care n'a putut totuși să-i determine să se despartă de ogoare. In împrejurări dintre cele mai grele, dând dovadă de un sânge rece desăvârșit, ei au continuat să muncească pe câmpuri, astfel că recolta n'a avut de suferit nici chiar pe linia de foc. Astăzi, când in această regiune tunurile au amuțit și când nici un proectil numai despică aerul cu șuetul lui, pacea se revarsă din nou peste aceste câmpuri răscolite de oțelul ucigător. Comunitățile de lucru ale satului din regiunea frontului au pornit din nou la muncă și, încet încet, toate ogoarele sunt deștelenite. In fața stâlpilor de beton cari constituiau o linie continuă împotriva tancurilor, astăzi se ară din nou. Țărani și soldați desfășoară aceeași activitate pentru ca din aceste câmpuri să rodească din nou hrana, necesară patriei.

Gospodăria aceasta va fi refăcută complect, mai frumoasă decum era mai înainte.

MARINA MOTORIZATĂ - ARTILERIA ANTIAERIANĂ PE COASTA FRANCEZA

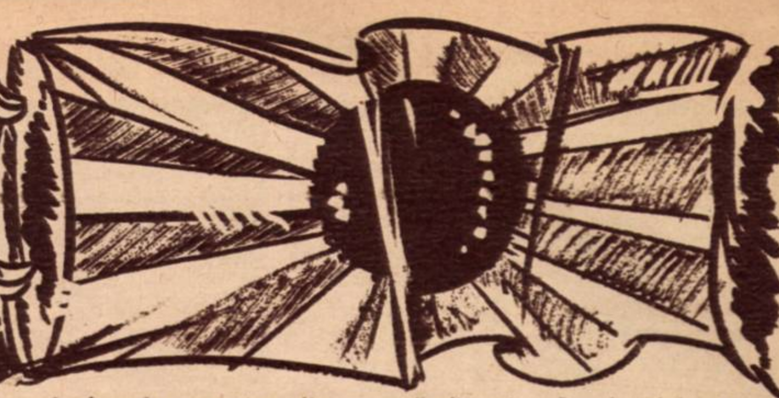
Se schimbă poziția! Se demontează tunurile spre a fi încărcate în vagoanele cu care vor fi transportate.



LONDRA SUB BOMBE

A doua zi după un puternic bombardament asupra capitalei Britanice, unei case foarte greu lovită de bombe i se aruncă în aer un coș care amenință circulația și pietonii.

Situația strategică a JAPONIEI



Urnele cu cenușa soldaților japonezi, cari au căzut în China, sunt expediate în patrie.

Statul major al unui corp de armată japonez, discutând mersul operațiunilor militare pe frontul din China.

De fiecare dată când situația internațională se complică, în mai toate ziarele lumii apar întrebări de felul acesteia: *„Ce va face Japonia?"*

Probabil că există foarte multă lume care nu înțelege rostul unei asemenea întrebări. Pentru toți Japonia este situată la antipozi și, prin urmare, atitudinea ei nu ar prezenta un interes prea deosebit. Nu este locul aci să arătăm că în actualele împrejurări distanțele nu mai contează și că interesele marilor imperii se întâlnesc pretutindeni, pe întinsul pământului. Aruncând însă o privire pe harta Pacificului v'om înțelege imediat, de ce ziarele se interesează totdeauna și de atitudinea imperiului dela Soare-Răsare.

In ultimii zece ani Japona a înțeles să meargă pe o linie de politică externă, care, în mod fatal, o ducea la prietenia cu marile puteri ale Axei. Conflictul dintre Anglia și Statele-Unite ale Americii de o parte și Japonia pe de altă parte, are un caracter mai mult economic. Toate aceste trei țări au mari interese pe piața chineză și pentru apărarea lor în ultimele decenii s'au luat măsuri militare, dând astfel naștere unor probleme de înaltă strategie. In momentul de față situția Japoniei față de celelalte două puteri amintite mai sus ar fi următoarea:

In mod teoretic, prin situația ei geografică Japonia nu poate fi expusă decât unui atac combinat aero-naval. Ori, privind harta constatăm că la nord imperiul este mărginit de Marea Ochotsk, străjuit la răsărit de arhipelagul Curilelor, iar la sud de insula Sakalin, al cărei teritoriu sudic și răsăritean se află în întregime sub control japonez. Bazele nipone de acolo garantează orice posibilitate de surpriză.

Marea Japoniei și Marea Galbenă care se așterne până la sudul Mării Ochotsk sunt, efectiv, lacuri japoneze. Prima, pornind dela Vladivostok, e înconjurată numai de teritorii japoneze, iar accesul pe la miază-noapte nu se poate face decât prin Canalul Tartariei și prin strâmtoarea La Perouse, ambele fiind dominate de baze aero-navale japoneze. In ceea ce privește accesul pe la sud, el este suficient garantat de sistemul Fusan (Korea) Sciminosechi (Japonia), insulele Jasuharo și Zușima, aflate în apropierea locului unde a fost nimicită flota rusă în 1905.

In fine, Marea Galbenă este complet înconjurată de teritorii chineze, coreene și manciuriene, toate sub control japonez, astfel că în mod practic nu se poate imagina un atac din această direcție. Bazele dela Sing-Tao și peninsula Liao-Tung fac ca acest sistem de apărare să poată fi comparat cu o anticameră a imperiului japonez pe care-l garantează în felul acesta.

Să privim acum răsăritul. Aci vom găsi Oceanul Pacific, care prin formidabila sa suprafață de 180 milioane kilometri pătrați, constituie bariera cea mai sigură pentru orice veleitate de atac. După câteva mii de leghe se întâlnesc pe această imensă întindere de ape, primele insule de unde ar putea porni atacuri împotriva Japoniei și anume insulele Hawai aflate sub dominație americană.

La sud-est imperiul nipon este proteguit de vastele arhipelaguri ale Marianelor, Carolinelor și insulelor Marshall. Acestea stau în calea oricăror atacuri ce ar porni eventual, din Melanezia, cât și a unei inimiciții din partea Statelor Unite sau a Marei Britanii (Polinezia, Fenix, Gilbert, Ellice, Figi, Salomon, etc). Incolo insulelor sunt posesiuni franceze, numai Hebridele fiind un condominiu franco-britanic. Baza japoneză înaintată dela Yap se află acolo pentru a se supraveghia baza avansată a Statelor Unite dela Guam, astfel că și în această parte sistemul defensiv este complet încheiat.

Privind acum spre sud, găsim Filipinele și Singapore, care ar putea neliniști oarecum amiralitatea niponă.

Neliniștea s'a tradus în fapt prin luarea măsurilor de proteguire necesare față de interesele imperiului. Astfel, în privința Filipinelor, Japonia este apărată de bazele aero-navale situate pe insula Formosa și de cele depe insulele Pescarilor. Un lanț de alte fortificații, pornind dela Riu Kiu, trecând prin Oyama și Kagoscima, completează sistemul defensiv. Trecerea unor forțe navale de suprafață prin canalul Formosa ar fi o aventură fără sens pe care nici o amiralitate n'ar încerca-o.

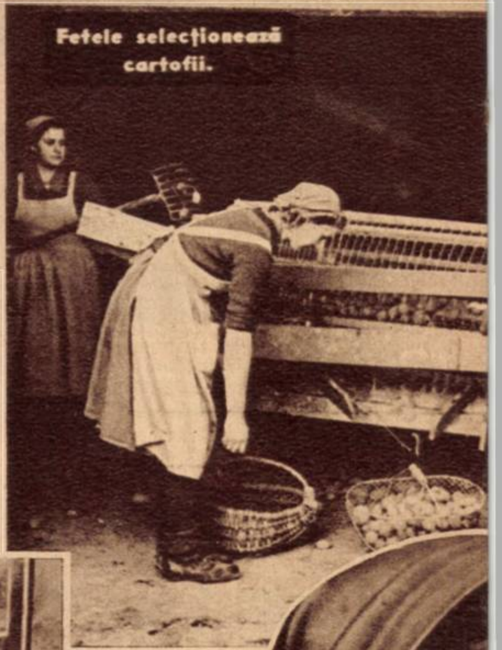
(Continuare în pagina 23-a)

Un parașutist nipon.

FETE ŞI

IN SERV
MUNCII VO

Incărcatul sfeclei nu-i treabă uşoară.



Fetele selecţionează cartofii.

PRIN Serviciul Muncii voluntare pentru femei, Germania a realizat o organizaţie, care poate servi tuturor drept exemplu. Pentru fetele germane aceasta este o şcoală foarte instructivă, iar pentru ţară un auxiliar preţios, care îndeplineşte un mare rol social şi politic. Fetele sunt adunate în tabere unde duc o viaţă plină de voioşie, într'o perfectă camaraderie şi supuse unei discipline raţionale.

Zilnic ele se duc la fermele şi casele ţărăneşti la cari sunt repartizate, ajutând

Ţăranul-soldat, a venit acasă pentru un scurt concediu. Toată familia stă în jurul mesei. Fata din Serviciul Muncii Voluntare aparţine şi ea acestei familii de plugari.

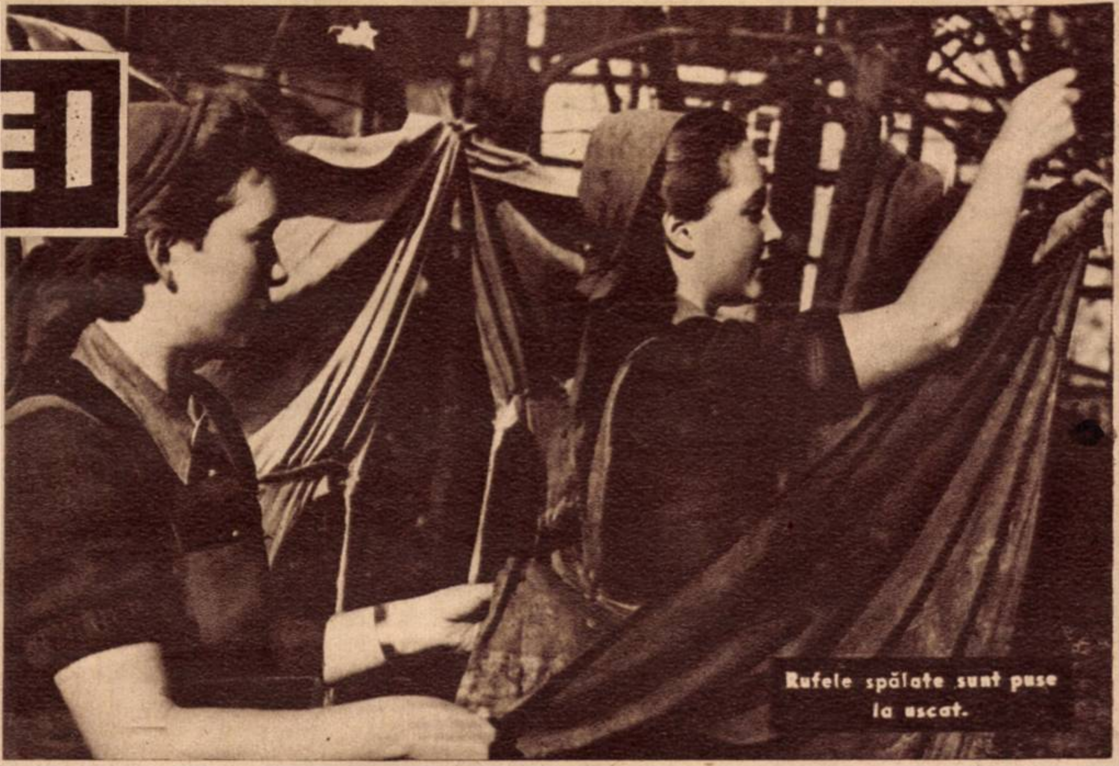
Fata dela oraş ştie să umble cu caii şi ţăranca îi dă în grije, fără teamă, preţiosul animal.

Borcanele cu dulceaţă şi compoturile sunt aşezate în dulap.

Cu voioşie şi tragere de inimă, aceste fete îşi îndeplinesc misiunea. Purceluşul acesta este un protejat.

FEMEI

ICIUL
LUNTARE



Rufele spălate sunt puse la uscat.

în special pe ţărănci în muncile lor grele. La strângerea recoltei sau alte munci mai mari fetele din Serviciul Muncii Voluntare se duc pe unităţi.

La ceasurile 8 de dimineaţă, tânăra fată este prezentă la slujbă. Până la prânz ea lucrează fără încetare: la grajd şi în grădină, hrăneşte animalele, spală rufele, stă la bucătărie, are grijă de copii, cârpeşte, ţese, coase, face tot ce este de făcut, umăr la umăr cu ţăranca. Pretutindeni ea este îngerul păzitor al casei. Mai mult decât atât fata din Serviciul Muncii Voluntare aduce în fiecare casă de ţăran spiritul de solidaritate al comunităţii naţional socialiste a poporului german.

Ţăranca, împreună cu copii ei, aşteaptă sosirea acestei fete din Serviciul Muncii Voluntare, care vine zilnic cu bicicleta dela tabăra din apropiere.

Ingrijirea copiilor este una din principalele misiuni ale fetei din Serviciul Muncii Voluntare.

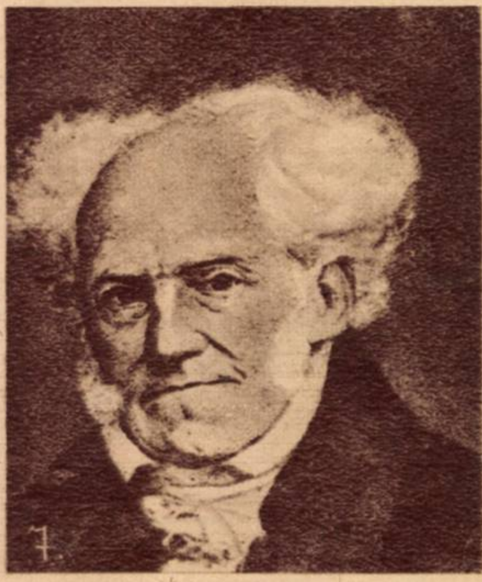
Alături de bunică, fata din Serviciul Muncii Voluntare, coase la ciorapi. Copiii se joacă. O atmosferă de pace şi de linişte stăpâneşte această încăpere.

Fetele din Serviciul Muncii Voluntare cărând laptele la cooperativa satului.

Trebue să dormi 1/3 din VIAŢA?

1. *Napoleon* a dormit numai $^1/_5$ din viața lui. In general, el reușia să doarmă numai 3 ore. Napoleon avea și practica somnului scurt de câteva minute, în care se cufunda în pauza unui spectacol teatral sau în timpul unei bătălii.
2 și 3 *Alexandru Humboldt* și *Friederich cel Mare* considerau că omul trebue să renunțe la somnul de prisos.
Moltke, Virchow (medic și om politic) și *Edison*, erau cunoscuți ca practicanți desăvârșiți ai somnului scurt. Nu orice organism omenesc ar putea suporta regimul acestor oameni iluștri.
4. Somnul este o necesitate naturală. Fără această poziție de repaos a corpului putem pierde puterile. Majoritatea oamenilor sunt obișnuiți cu somnul de 8 ore. După o statistică americană 65% din bărbați au nevoie de un somn de 8 ore, 35% au nevoie de mai puțin de 8 ore. Dintre femei 79% au nevoie de minimum 8 ore.

IN clipa în care omul se sustrage legilor protectoare ale vieţii şi se hotăreşte să întâmpine oboselile şi cerinţele zilei de muncă, atunci el se eliberează din sfera atotstăpânitoare a somnului.
Intrebarea, de cât som are nevoie omul, presupuue o cercetare amănunţită a fiecărui individ.
Oamenii datoriei ca *Frederich cel Mare* sau *Moltke*, lucizi cercetători ca *Virchow* (fondatorul patologiei calculare) naturi active ca *Humboldt* geograful, şi firi cari stau sub tensiunea efortului muncii ca *Edison*, vor căuta întotdeauna să sacrifice capitalul biologic al vieţilor lor, adică rezistenţa lor fizică, pentru atingerea scopurilor supra biologice, adică a scopurilor înalte pe cari le urmăresc, pe linia programului ştiinţei.
Am putea spune că sunt unii oameni cari s'au „specializat" în arta de a combate somnul, eliberându-se de tirania lui Morfeu, şi cari reuşesc să câştige mai multe ore, pentru a le utiliza în cadrul cercetării lucide a spiritului.
S'ar părea că titanii muncii au reuşit să capteze din alte lumi energia necesară compensării orelor de odihnă sacrificate pe altarul activităţii lor.
Oameni cu elan creator în artă şi cu o viaţă plină de arzătoare aspiraţii şi afirmări, au nevoie de un somn mai lung, care îi ajută să se cufunde în fiecare noapte în izvoarele creaţiei, în cari orice este viaţă găseşte o misterioasă renaştere.
Nu ne miră deci că *Goethe* era un îndrăgostit al somnului. De asemeni mulţi poeţi au cântat în versurile lor, voluptatea somnului, pe care-l considerau un punct de contact cu nemărginirea tainică a Morţii.
Filozoful *Schopenhauer* care se contrazice ca mulţi gânditori, rămâne o excepţie prin practicarea somnului ca un
(Continuare în pag. 23)



5. *Goethe* nu era niciodată săturat de somn. Camera lui de dormit era aproape un „Sanctuar". Prin nenumărate aforisme marele poet a căutat binecuvântarea somnului, în care el se refugia zile întregi. Goethe putea dormi și câte 24 ore în continuare.
6. Medicul și cercetătorul *Karl Ludwig Schleich* considera comnul o moștenire sufletească a omului. El își are originea în timpurile preistorice, când omul găsea în somn un refugiu în fața grozăviei naturei și un mijloc de a economisi hrana. Schleich socotea că nevoia de somn este o consecință a obosirii și intoxicării organismului.
7. *Arthur Schopenhauer* numea somnul „o dobândă" plătită morții. Cu cât această dobândă e plătită mai punctual, cu atât mai târziu ni se retrage capitalul vieții. In profida filozofiei sale pesimiste, Schopenhauer căuta să întârzie cât mai mult clipa morții.

De toate pentru Crăciun

ȘTIM că pentru gospodine grija menu-urilor constitue o problemă dintre cele mai importante, în tot cursul anului. Însă când vin sărbătorile, fiecare ar vrea să servească la masă ceva nou, care să încânte ochiul și să facă deliciul în primul rând al soțului, copiilor și invitaților. Încercăm să venim în ajutorul gospodinelor, noastre, dându-le câteva rețete — pentru unele noui, pentru altele poate, cunoscute.

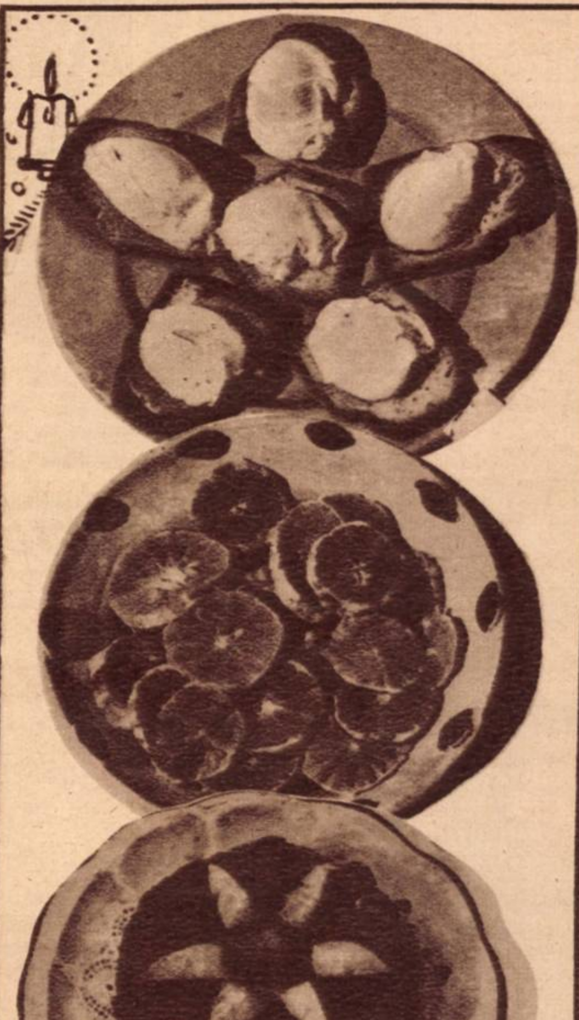
CĂRNAȚI DE PORC CU PURE DE MAZĂRE

Pentru 6 persoane: 1 kg. de mazăre uscată, o lingură mare de unt, o ceapă, o foaie de dafin, cimbru, sare, piper.

Puneți mazărea într'o cratiță, acoperiți cu apă rece. Lăsați să se moaie 4 sau 5 ore. Scurgeți bine, puneți apoi într'o cratiță, mare turnați deasupra apă rece, adăugați sarea, piperul, ceapa, cimbrul, foaia de dafin. Acoperiți cratița. Lăsați să dea în clocot apoi să stea pe foc mic aproape o oră.

Pasați totul prin sită, cu ajutorul unui făcăleț. Dacă pureul este prea gros, subțiați-l cu vreo două linguri de supă de legume. Puneți totul într'un caston cu unt sau altă grăsime, sărați, piperați. Amestecați mereu spre a incorpora untul sau grăsimea.

Întindeți pureul pe un platou și pe deasupra aranjați cârații de porc pe care i-ați fiert în apă sărată sau prăjit. Pentruca să nu crape, înțepați-i cu furculița, înainte de a-i fierbe sau prăji.



CURCAN CU OREZ

Pentru șase persoane: Un curcan de două kilograme, o lingură mare de unt, doi morcovi, un nap, 2 prazi, ceapă, un buchet de verdeață, 2 cești mari de orez, o lingură de făină, două gălbenușuri de ou, piper, apă clocotită.

Jumătate din cantitatea de unt o puneți într'o tigaie, lăsați să se topească, puneți curcanul să se rumenească foarte puțin, acoperiți-l tot cu apă caldă, adăugați legumele spălate și date pe răzătoare, verdeața, sarea piperul, ceapa. Acoperiți, lăsați să fiarbă o oră și jumătate până la două — totul depinde de timpul cât se moaie carnea curcanului.

20 de minute înainte de-a fi carnea moale, preparați orezul (500 gr. orez, un litru de apă, 15 gr. de sare). Puneți orezul în apă rece, sărată, după ce în prealabil l'ați spălat bine în câteva ape. Lăsați-l să fiarbă 20 minute, într'o cratiță neacoperită. Pentru sos puneți restul de unt într'o tigaie. După ce s'a topit, puneți făina, amestecați, adăugați sosul curcanului, puneți sare, piper, lăsați să fiarbă amestecând timp de 10-15 minute. Puneți gălbenușele de ou într'un castron, turnați prin tr'o sită fină sosul deasupra, amestecați binișor; dacă vreți, puteți adăuga și zeama unei jumătăți de lămâie.

Pe un platou aranjați frumos orezul în jurul curcanului, turnând deasupra puțin sos, iar restul îl serviți în sosieră.

OCHIURI ROMÂNEȘTI PE „CANAPEA"

Luați atâtea ouă câte persoane aveți la masă. Prăjiți tot atâtea bucăți de pâine. Faceți ochiurile, aruncându-le într'o oală cu apă sărată în care ați turnat câteva picături de oțet. Lăsați-le să se strângă timp de zece minute, sau mai puțin, după cum vreți să serviți ochiurile — mai tari sau mai moi. Scoateți-le cu ajutorul lingurei găurite, cu care luați spuma de la supă. Tăiați frumos albușul, de jur împrejur, în așa fel în cât ochiurile să rămână rotunde. Ungeți feliile de pâine cu unt. Așezați câte un ou pe fiecare și serviți, eventual cu varz acră, măsline, etc.

„SOUFFLE" DE CARTOFI CU LAPTE

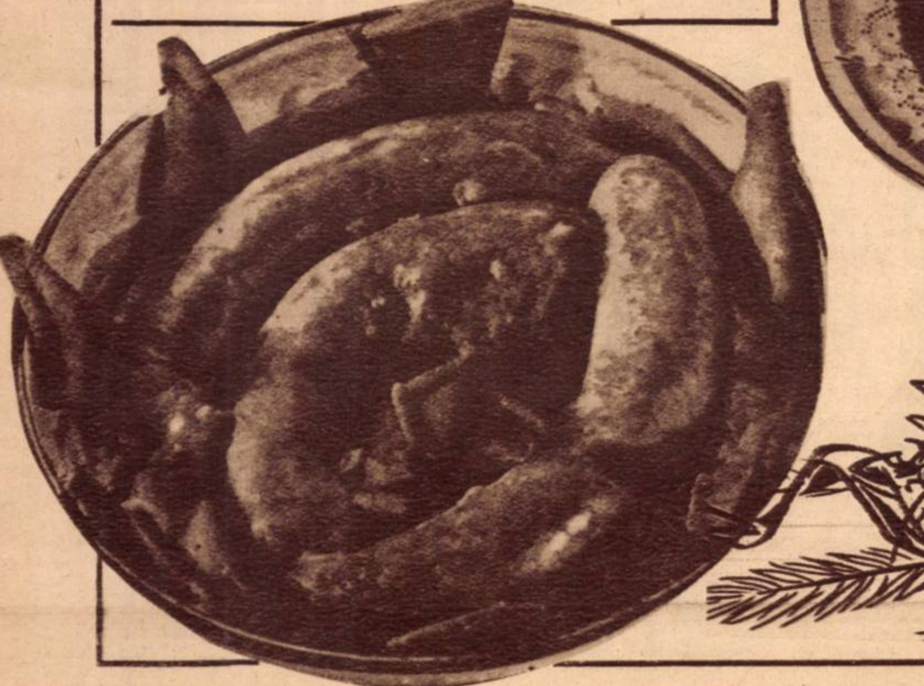
Fierbeți cartofii în aburi, cojiți-i, treceți-i prin sită sau sdrobiți-i cu ajutorul mașinei speciale pentru purea. Amestecați cu lapte cald, sărat, până se face pastă. Spargeți trei ouă, iar gălbenușurile le turnați treptat în cartofi. Adăugați două linguri mari cu brânză rasă și albușurile bătute spumă. Amestecați bine. Ungeți o cratiță cu unt și turnați în ea totul; după ce-ați netezit suprafața lăsați la cuptor douăzeci de minute. Din această pastă puteți face însă gogoșele pe care le veți prăji în grăsime încinsă.

SALATĂ DE PORTOCALE

Curățați și tăiați în felii cinci portocale potrivire. Pudrați-le abundent cu zahăr și lăsați să se odihnească. Cu cât vor fi făcute mai devreme, cu atât vor lăsa sos mai mult. Înainte de-a servi adăugați un păhărel cu rom, „kirsch" sau alt liqueur.

BUDINCĂ DE OREZ CU CIREȘI GLASATE

Puneți să fiarbă trei minute 300 gr. orez într'un litru și jumătate de apă, scurgeți apa, căliți cu apă rece. Fierbeți un litru de lapte cu coajă de portocală. Turnați în orez. Adăugați 30 gr. unt și un vârf de cuțit de sare. Lăsați să fiarbă la foc moale, zece minute, adăugați 150 gr. zahăr, acoperiți și lăsați să fiarbă încet. Ungeți un platou cu unt și turnați conținutul în el; puneți la rece. Formați frumos și garnisiți cu miez de portocală și 4-5 cireși glasate.



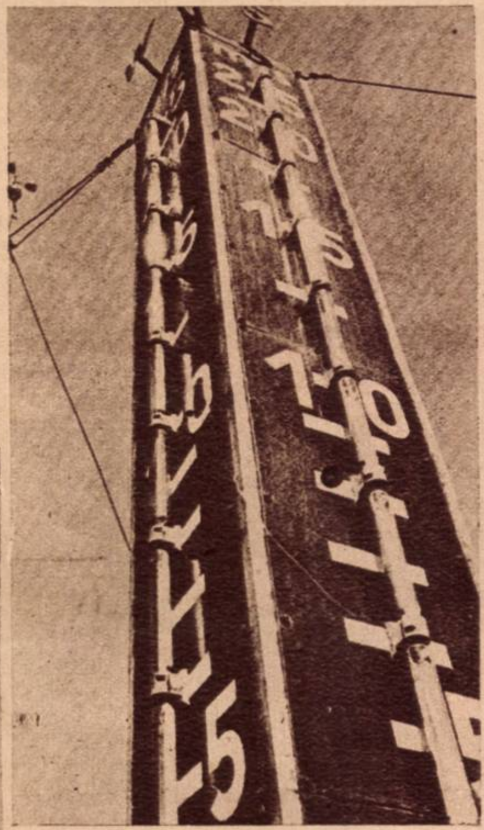
AGENŢII DE CIRCULAŢIE PE CĂILE AERULUI

La postul de comandă al aerodromului din Berlin-Tempelhof. Agentul de circulaţie instalat aci îngrijeşte ca pe căile văzduhului să nu se producă ciocniri sau alte turburări care ar aduce închiderea circulaţiei.

Cu mulţi ani înainte am văzut un film american, în care era vorba despre aspectul unui oraş în viitorul mai mult sau mai puţin depărtat. Se arăta în acel film că circulaţia, chiar în oraşe, va fi făcută mai mult pe calea aerului şi, în consecinţă, vor trebui să existe agenţi cari să reglementeze circulaţia avioanelor, aşa după cum există astăzi reprezentanţi ai forţei publice cari reglementează pe aceea a automobilelor.

Fantezia regisorului american a devenit azi o realitate. Nu chiar în toate amănuntele ei, dar în orice caz suficient pentru a ne îngădui să spunem, că scenele fantastice văzute în film nu sunt departe de realizare.

Până acum de curând avem ferma convingere că circulaţia pe albastrul cerului nu comportă nici o reglementare specială. Vrei să porneşti cu avionul, te urci pur şi simplu în carlingă şi... gata! In realitate lucrurile se petrec altfel.



Turnul-termometru în vârful căruia e instalat un post de radio-recepţie.

Fiecare aeroport e înzestrat cu un post de radio-recepţie şi de radio-emisiune.

Depe un aerodrom nu poţi porni oricând, nici oricum şi mai ales, nu te poţi duce oriunde şi pe oricare drum. Toate aceste chestiuni sunt amănunţit reglementate şi vai de acela care nu ascultă de dispoziţiile agenţilor de circulaţie ai cerului.

Aceşti agenţi de circulaţie nu au nimic comun cu păsările şi nici măcar cu îngerii. Sunt nişte funcţionari, ca oricare alţii, a căror grijă este ca pe căile neînsemnate ale cerului să nu se producă ciocniri sau alte turburări ce ar aduce după sine închiderea circulaţiei:

Fiecare aerodrom este pus sub comanda unui şef. Acesta are o punte de comandă — întocmai ca la bordul unui vas — de unde poate supraveghia cu destulă uşurinţă întreaga întindere a aerodromului.

In turelele de comandă se află instalat un post de radio-recepţie şi emisiune, care e în contact permanent cu avioanele ce se îndreaptă spre aerodromul respectiv.

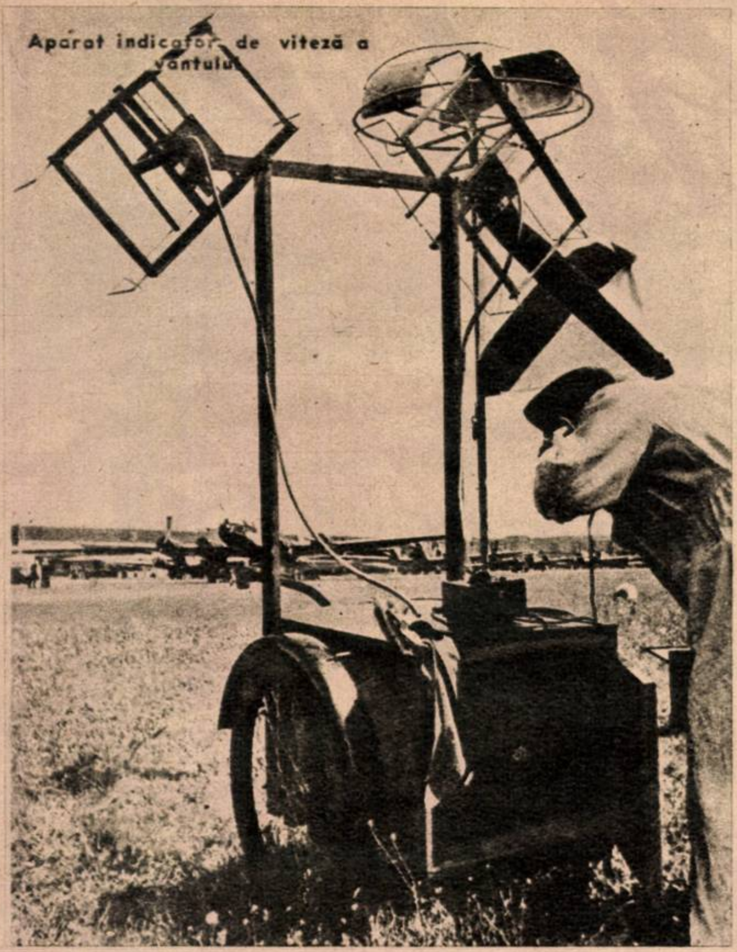
Un avion este gata de plecare. Toate formalităţile premergătoare sborului au fost împlinite. Nu mai rămâne decât ca funcţionarul care ţine în mână un steag colorat să dea semnalul cuvenit, adică să aplece braţul, pentru ca aparatul să-şi ia sborul.

Funcţionarul acesta stă cu privirile ţintă la un panou mare pe care apar, din timp în timp, semnale luminoase. Atâta vreme cât semnalul este roşu nici nu poate fi vorba de o decolare. De îndată ce se colorează însă verde avionul este liber să-şi ia sborul.

Tot de acest serviciu depinde şi controlul aparatelor, înainte de sbor. Nici un avion nu poate porni fără avizul favorabil al unui inspector, care-i face controlul pieselor mari şi, mai ales, al cablurilor de comandă.

Un aparat foarte interesant pus în serviciul ordinei

Acest funcţionar urmăreşte pe panou semnalele luminoase care apar din timp în timp.



Aparat indicator de viteză a vântului

cerului este un post de radio pe roate, purtat de colo până colo pe întinsul aerodromului și care este în permanentă legătură cu postul de comandă. Rostul acestui aparat e următorul: din cauza vântului, punctul de pornire al avioanelor variază, putând fii situat uneori la distanțe apreciabile de locul de control și de semnalele luminoase. In acest caz, comenzile se dau și se primesc prin radio.

Un semnalizator destu de original este indicatorul de viteză al vântului. Insemnătatea acestui element pentru sborul avioanelor este destul de bine cunoscut spre a nu mai insista asupra lui. Termometrui are indicatoare uriașe, ușor vizibile de la distanță. Reglarea aparatului se face în mod automat.

Revolverul lansează rachete luminoase cari, după colorație, indică aviatorului dacă poate să aterizeze sau nu

In fine mai trebue să pomenim o persoană foarte însemnată a aerodromurilor care, cu tot aspectul ei amenințător, este blajin. Intocmai ca un vânător, acest funcționar amenință păsările de oțel ale cerului cu un pistol de mari proporții, dar care n'ar face rău nici unei muște. Este vorba de acela care semnalizează avioanele în sbor, dacă pot sau nu să aterizeze. Revolverul lansează rachete luminoase, care după colorația pe care le au indică avioatorilor ce trebue să facă. Semnalizarea prin panouri pentru avioanele în sbor este lăsată tot mai mult în părăsire, din cauza erorilor posibile în interpretări.

Circulația nu este liberă pe cer. Nu ai voie să sbori pe unde vrei, mai ales în zilele acestea de sângeros vonflict. Deaceea înainte de a porni la drum, aviatorii trebue să consulte hărțile imense ale postului de comandă, pe cari sunt indicate zonele interzise. Și, cine știe, poate că intr'o zi sborul nu va mai fi liber nici pentru adevăratele păsări ale cerului, care vor fi eliminate din drum întocmai ca orătăniile depe șosele.

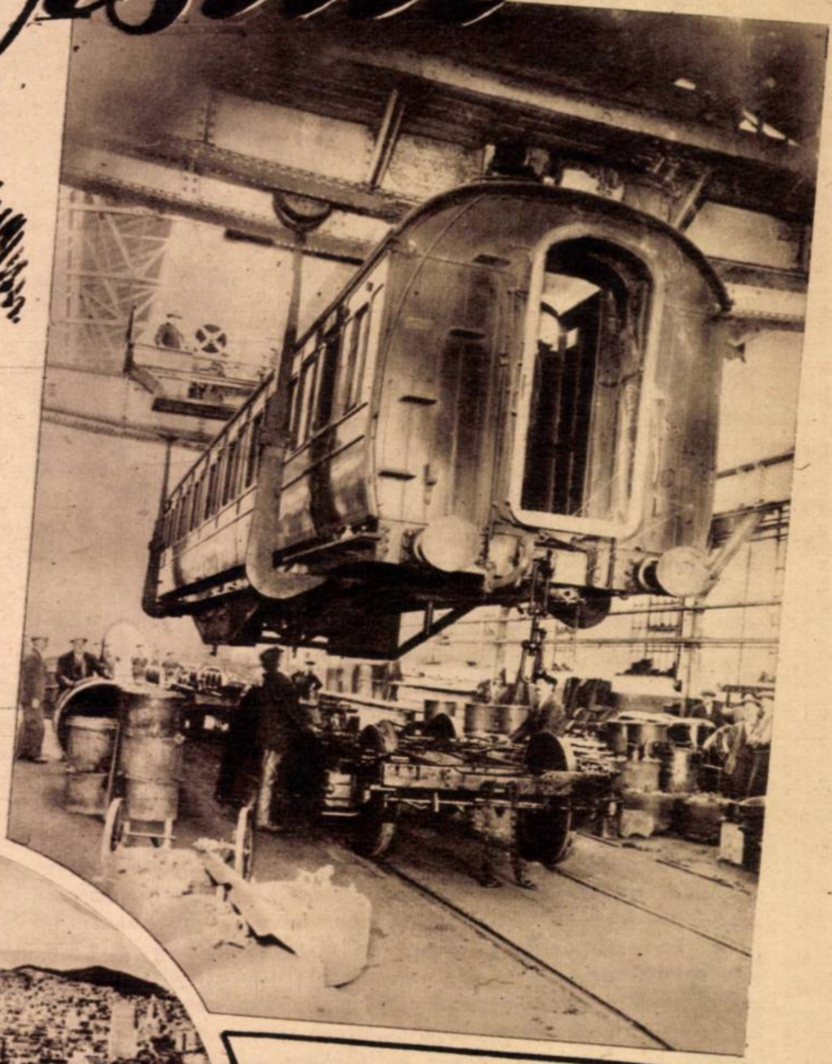
10 DECEMBRIE: ZIUA STUDENȚIMII ROMÂNE CREȘTINE

D-l Horia Sima, Vice-Președintele Consiliului de Miniștrii și Conducătorul Mișcării Legionare, între marii comandanți ai Legiunii la Casa Studențească din Calea Plevnei

Asistența

Vorbește D-l Horia Sima, Vice Președintele Consiliului de Miniștrii și Conducătorul Mișcări Legionare.

Telegrafistul miliardar



Primul vagon-pat realizat în uzinele Carnegie

IN rândul faimoşilor „self-made men" cari au ajuns să stăpânească averi fabuloase, unul dintre primele locuri se cuvine fără îndoială lui *Andrew Carnegie*.

Cariera acestui american de origină scoţiană este un exemplu elocvent de ceeace pot, în lupta cu viaţa, inteligenţa, energia, spiritul de aventură, inealterabilitatea sufletului, munca tenace şi încrederea în propriile-ţi forţe.

Când plecă din Scoţia pentru a debarca în America, împreună cu familia sa, Andrew Carnegie nu avea decât 11 ani. Oamenii săraci, părinţii îl dădură ucenic la o fabrică de bumbac. Acolo copilul muncia din zori şi până'n noapte cu o pauză de 40 de minute la amiazi pentru mâncare şi un salariu de 1 dolar şi 20 pe săptămână.

AVEREA... IN VAGOANE DE DORMIT

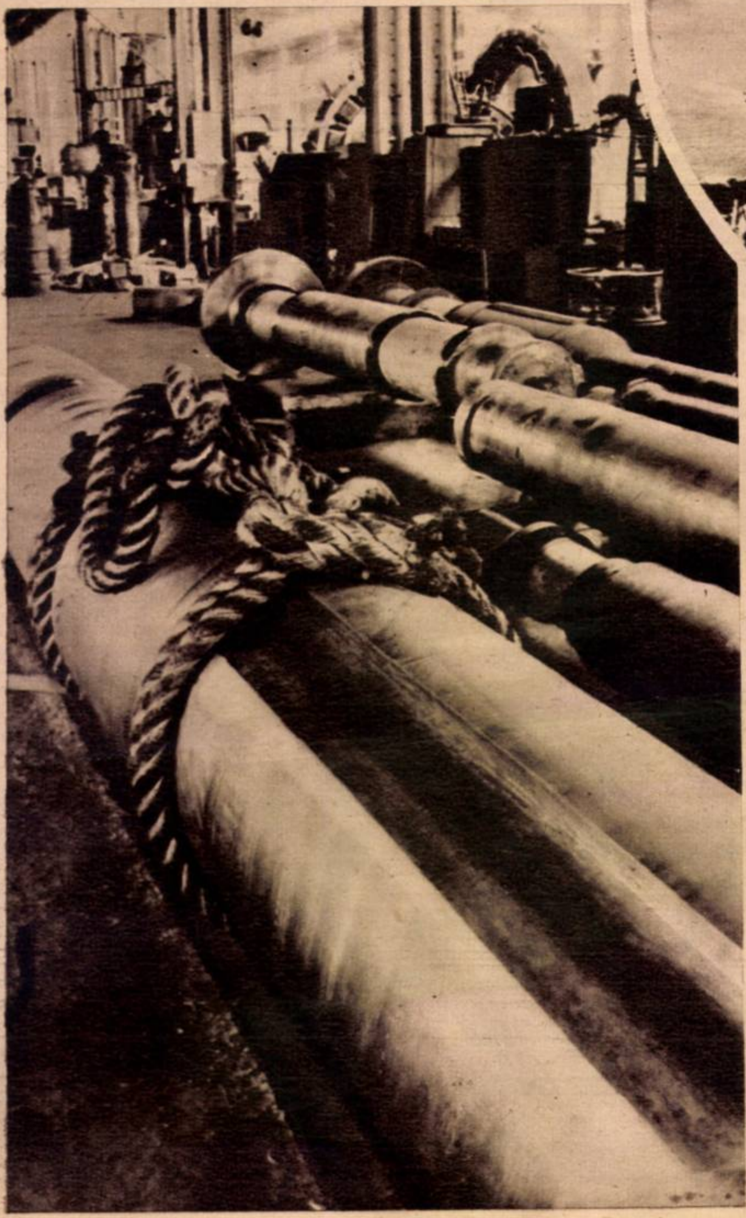
Era o sumă modestă dar îi uşura în bună parte pe părinţi de sarcina întreţinerii sale şi băiatul era fericit. „Am câştigat sume enorme în viaţa mea, spunea el cincizeci de ani mai târziu — dar niciunul dintre sutele de milioane de dolari recoltate la maturitate nu mi-a dat satisfacţia celor 1 dolar şi 20 încasaţi săptămânal în anii copilăriei.

La câtăva vreme după aceea câştigul său se dublă. Băiatul intrase în serviciul oficiului telegrafic din Pittsburg. Aci el trebuia să mături localul, să distribuie telegramele şi, la nevoie, să se caţere pe stâlpii de telegraf pentru reparaţii. Totuşi îi rămânea destul timp liber şi Andrew şi-l întrebuinţa învăţând să manevreze aparatele telegrafice. Se simţea bine acolo. Intr'o dimineaţă, pe când mătura biroul — era singur — auzi semnalul unui mesagiu ce se cerea înregistrat de urgenţă şi se repezi să-l bată. Aceasta-i aduse funcţia de telegrafist cu 25 de dolari pe săptămână.

In ziua aceea, el simţi că pusese piciorul în scară. Restul avea să vie cu timpul. De altfel, nici nu avea cine ştie ce aspiraţii; visul său era să strângă un capital care să-i asigure la bătrâneţe un venit anual de 300 dolari.

Una din marile realizări ale lui Carnegie: primul pod construit din fier peste Mississipi

Oţelăriile



Dar tac-tac-ul ritmic al telegrafului cuprindea în sine germenele unui progres: descifrarea telegramelor direct din auz. Carnegie fu unul dintre primii telegrafişti cari dobândiră această abilitate, ceeace-i aduse un post la compania feroviară „Pennsylvania". La epoca aceea avea 18 ani.

Intr'o zi, primind înştiinţarea unui accident care împiedica circulaţia pe o linie, tânărul, în absenţa directorului şi singur în birou, se servi de numele şefului său pentru a transmite instrucţiunile necesare. Această iniţiativă a sa dădu rezultate bune şi Carnegie, nu numai că nu fu concediat dar se văzu înaintat în post cu o leafă sporită la 1500 dolari anual.

La 30 de ani Carnegie mai era încă funcţionar în serviciul companiei feroviare „Pentylvania" dar avea încredere în steaua sa şi în viaţă. El simţea că norocul nu-şi spusese ultimul cuvânt, că lovitura cea mare nu mai era departe.

Şi, într'adevăr aceasta se ivi în... persoana unui inventator: un anume *T. T. Woodruff* care-i veni cu un minuscul model de „vagon-lit" (vagon de dormit) sub braţ: o noutate. „Am înţeles numaidecât importanţa acestei idei — povestea mai târziu Carnegie — şi i-am convins pe patronii mei să achiziţioneze două vagoane-pat".

Dar inventatorul nu avea bani pentru fabricarea acestora astfel că oferi protectorului său o parte din câştig dacă îl ajuta. Oferta fu acceptată imediat şi, cu toate că nici Carnegie nu avea bani, el găsi repede suma necesară cu obligaţia de a o restitui în rate săptămânale. Era sigur de succesul invenţiei lui Woodruff.

Prevederile sale se realizară. Vagonul de dormit provocă o adevărată revoluţie în lumea feroviară. Toate companiile căutară să introducă vagonul de dormit în garniturile lor.

Cererile de asemenea vagoane depăşiră în scurt timp mijloacele de fabricare. Carnegie era fericit. Visul său de a-şi vedea asigurat un venit anual de 300 dolari era acum arhi-realizat.

Işi părăsi slujba pentru a se ocupa serios de afaceri. Şi iată-l consacrându-se construcţiilor de poduri, nu din lemn sau din piatră, — astea erau acum lucruri vechi — ci din fier.

Dar primii paşi în această direcţie s'au făcut anevoie. Lumea se îndoia de capacitatea de rezistenţă a unor asemenea construcţii. Se spunea că ele n'aveau să poată suporta nici măcar propria lor greutate, iar unii ingineri asigurau că era deajuns un tren de marfă pentruca să se facă bucăţi.

(Continuarea în pag. 23-a)

(19)